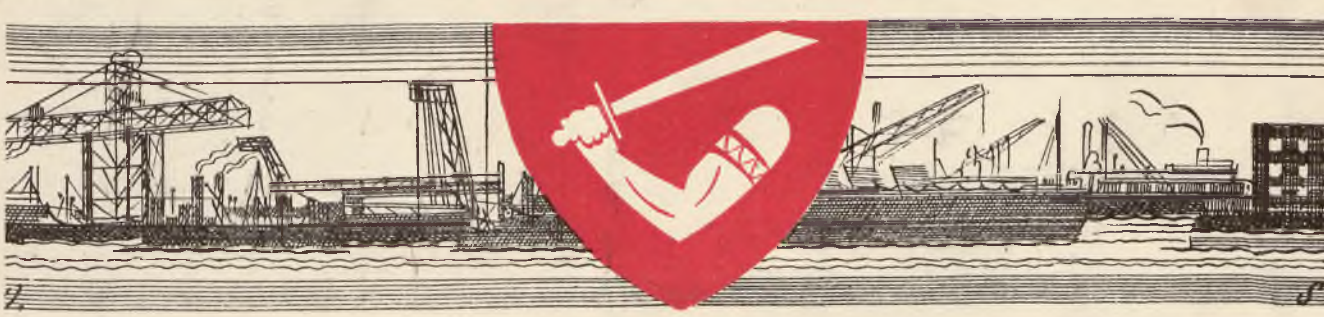
ROK V. CZERWIEC 1935. NR. 6.

WIADOMOŚCI PORTU • GDYŃSKIEGO







• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •

POLSKA • AGENCJA • TELEGRAFICZNA • P A T •

ROK V. CZERWIEC 1935. NR 6.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.



MIŁOŚĆ MORZA WINNA BYĆ ŹRÓDŁEM,
Z KTÓREGO CZERPAĆ BĘDĄ SWĄ MOC
PRZYSZŁE POKOLENIA POLSKI

I. Mościcki



Początek rozbudowy Polskiej Floty Wojennej jest najlepszą rękojmią rozwoju mocarstwowego Państwa i kwitnącej pomyślności Narodu

JÓZEF PIŁSUDSKI

2

Inż. E. KWIATKOWSKI

Gdynia codzienna

GDYBY dziś — u stóp wybrzeży Bałtyku — mogły odżyć na chwilę wszystkie dziejowe wspomnienia, gdyby mogły przybrać realną szatę wszystkie wysiłki i prace, walki, zwycięstwa i klęski, wszyscy historyczni ludzie, to wówczas przekonalibyśmy się naocznie, jak głęboki i silny związek istniał pomiędzy Polską i wybrzeżem morskiem w ciągu całego i długiego szeregu wieków. Zmienny stosunek Polski do zagadnień polityki morskiej przemieniłby się wówczas w jakiś symboliczny barometr polityczny, który z precyzją wskazywałby okresy rozwoju i upadku potęgi polskiej, narastania i kurczenia się dobrobytu społecznego w Rzeczypospolitej zawsze zgodnie z okresami aktywności i bierności w stosunku do zagadnień bałtyckich.

To też słusznie dziś czcimy tę chwilę i cieszymy się w każdą nową rocznicę tego historycznego dnia, w którym nowa i wolna Polska ponownie objęła swe stare dziedzictwo nad brzegami Bałtyku. Możemy dziś już objektywnie stwierdzić, że tego momentu dziejowego — pomimo najgwałtowniejszych przeszkód — nie zmarnowaliśmy i to nietylko w sensie materjalnym, ale i w sensie moralnym. Ponad to wszystko bowiem co stworzyliśmy na naszem małem i jakże beznadziejnie pustem przed 15-tu laty wybrzeżu, ponad mury domów, ponad horyzonty wybrzeży i kranów, ponad kominy statków wydźwignęliśmy uczucia całego narodu, sharmonizowane niezwykłą jednomyślnością w tym węzłowym punkcie Polski, który nazywa się: Gdynia. Przełamaliśmy atawistyczną obojętność szerokich warstw społeczeństwa w odniesieniu do polityki morskiej, dożyliśmy tej chwili, w której serce każdego Polaka — starego i dziecka — rolnika i robotnika, mieszkającego w Polsce i jeszcze silniej mieszkającego poza Polską — bije żywiej i mocniej na dźwięk tego słowa Gdynia.

Ale gdybyśmy wniknęli w najgłębszą treść tego dziejowego problematu, obarczającego współczesne pokolenie Polski, to musimy sobie wyznać, że obowiązkiem naszym jest nie tylko kochać Gdynię odświętną, nad Bałtykiem, ale również i to, by ani na chwilę nie zapominać o Gdyni Codziennej. Ona stała się już żywym organizmem i widomym znakiem codziennej, wytężonej, żmudnej, osaczonej trudnościami i przeciwnościami pracy. Ona stała się wyrazem — jasnym i skrystalizowanym — całej, samodzielnej polityki morskiej nowej Polski. Tak jak u dziecka krzyk za pożywieniem jest właśnie wyrazem życia, tak też i aktywność naszej pracy twórczej i pozytywnej nad morzem zrodziła się żywiołowo, jako żywotna potrzeba gospodarcza i polityczna i domaga się codziennej opieki, codziennego pokarmu i nieugiętej wytrwałości w pracy, jeżeli chcemy dojść na tej drodze do wielkich i rzetelnych rezultatów. Polityka ta wymaga nietylko niezwykłej czujności i odwagi, ale również i nieugiętej konsekwencji całego narodu, wielu pokoleń, wielu instytucyj politycznych i gospodarczych. Owoce na drzewie dojrzewają w pogodnem słońcu i w ciepłej i łagodnej atmosferze. Ale owoce historycznych wysiłków państwa i narodu dojrzewają zwykle wśród zwalczania przeciwności, wśród burz i przeciwnych, często mroźnych wiatrów.

Gdy do najgłębszych warstw społecznych przeniknie świadomość organicznego związku z Gdynią codzienną, gdy obudzi się powszechna świadomość, że gdyby Polsce współczesnej i przyszłej zabrakło kiedykolwiek Gdyni i Pomorza, gdyby odsunęła się Ona od bezpośredniego i czynnego kontaktu z Bałtykiem, to państwo nasze stałoby się natychmiast o połowę mniejsze i to zarówno pod względem znaczenia gospodarczego, jak też i pod względem politycznego ciężaru gatunkowego, to dopiero wówczas wejdziemy na drogę prawdziwego zwycięstwa i zbierzemy żniwo— obfite i wartościowe — dla wielu pokoleń Polski nad Bałtykiem.



Cichy zachód

Nasz 15-letni dorobek na morzu i wybrzeżu

W ROKU bieżącym minęło 15 lat od chwili, gdy armja polska, obejmując ziemię pomorską, dotarła do morza Bałtyckiego. Odcinek wybrzeża, przyznany Polsce (od ujścia rzeczki Piaśnicy do Orłowa Morskiego), wynosi ogółem 146 km, a po odjęciu obydwóch brzegów półwyspu helskiego na właściwy brzeg morski pozostanie zaledwie 73 km.

Traktat Wersalski zapewnił nam coprawda możność korzystania z Gdańska i ze wszystkich jego urządzeń portowych i w tym celu Gdańsk—z kilkoma sąsiedniemi miejscowościami—został wyodrębniony z Rzeszy Niemieckiej, jako Wolne Miasto. W krótkim stosunkowo okresie czasu przekonaliśmy się jednak, że zarówno pod względem politycznym, jak i gospodarczym port gdański jest dla Polski niepewny, niewygodny i niewystarczający. W związku z tem czynniki miarodajne zadecydowały, że należy wybudować własny niezależny port.

Po wyszukaniu odpowiedniego miejsca—zapadła w dn. 23 września 1922 roku pamiętna uchwała sejmowa o budowie portu handlowego i wojennego w Gdyni .Wolne spoczątku tempo prac ożywiło się w roku 1926 z chwilą, gdy Ministrem Przemysłu i Handlu został inż. Eugenjusz Kwiatkowski, słusznie nazywany „twórcą Gdyni”, który w rządzie Marszałka Józefa Piłsudskiego zajął się intensywnie realizacją programu morskiego Rzeczypospolitej.

W momencie, gdyśmy obejmowali w posiadanie nasz brzeg morski, było tam pusto i głucho. Piaszczyste przestrzenie, niezamieszkałe przez nikogo wydmy, bagna i torfowiska, zrzadka jakaś mała i licha wioska rybacka — oto wszystko. Brak było dróg, kolei, budynków, wodociągów, kanalizacji, elektryczności, gazu — słowem tego wszystkiego, co znamionuje współczesne życie cywilizowane, co decyduje o jego rozmachu i nieustannym rozwoju. Swą pracę na morzu i na wybrzeżu zaczynaliśmy od podstaw. Tem silniejszym kontrastem odcina się od tego tła współczesna rzeczywistość polska, gdy zgodnym wysiłkiem całego Narodu powstała nasza chluba i duma Gdynia—pierwszy dziś port na Bałtyku, gdy tę nieznaną przed piętnastu laty wioskę rybacką łączą dziś regularne linje okrętowe z największemi portami świata, gdy dzień i noc trwająca praca w porcie świadczy o tem, że Gdynia musi być nadal intensywnie rozbudowywana, że krzepniemy, wzrastamy, idziemy ciągle nieustannie naprzód.

W roku 1925 Gdynia zajmowała obszar 638 ha, w roku 1933—3.094 ha. Budynków mieszkalnych było: w roku 1910—335, w roku 1921 — 577, w roku 1931 — 2.477, w roku 1934—3.383. Gdynia wraz ze wszystkiemi dzielnicami, które przedtem były oddzielnemi wioskami, liczyła mieszkańców: w r. 1910—2.900, w r. 1921—5.400, w r. 1931—36.800, w r. 1935 — około 60.000.

A teraz kilka słów o budowie i o rozwoju samego portu. Ogólna powierzchnia portu wynosi 901 ha, powierzchnia wodna—około 250 ha. Wykopane baseny posiadają taką głębokość, że do portu w Gdyni mogą wchodzić wielkie statki oceaniczne bez żadnych absolutnie trudności. Ogólna długość nabrzeży, zbudowanych z betonu, wynosi obecnie 11 km. Ogólna powierzchnia dróg w porcie —125.000 m², długość torów kolejowych — 160 km.

Gdynia jest jednym z najbardziej nowoczesnych portów świata, będąc świetnie wyposażoną w odpowiednie urządzenia przeładunkowe i magazyny. W porcie mamy 61 dźwigów o napędzie elektrycznym, będących ostatnim wyrazem techniki, o łącznej nośności 243 tony, przyczem zdolność przeładunkowa tych urządzeń wynosi 6.980 ton na godzinę. Wobec ciągle rosnących obrotów towarowych Gdyni—urządzenia te już nie wystarczają, to też zdarza się często, iż są one czynne przez 24 godziny na dobę.

Od początku budowy portu powstało w Gdyni 35 magazynów, których powierzchnia użytkowa wynosi ogółem 181.000 m². Na specjalne podkreślenie zasługuje chłodnia portowa, największa w Europie. Ogólna jej powierzchnia użytkowa wynosi 16.000 m², przyczem może ona pomieścić jednocześnie 1.200 wagonów. Drugiem urządzeniem chłodniczem jest hala i chłodnia rybna o łącznej powierzchni 35.000 m². Z innych budowli należy wymienić: piękny dworzec morski, olejarnię, łuszczarnię ryżu, dojrzewalnie bananów i t. p.

Mimo, iż Gdynia, jest najmłodszym portem na Bałtyku, wysunęła się ona na czoło i zajmuje dziś wśród portów bałtyckich pierwsze miejsce, jeśli chodzi o obroty towarowe. W r. 1924 zamorskie obroty towarowe Gdyni wynosiły ogółem 10.167 ton, w r. 1934 obroty te wzrosły do 7.191.912 ton. Przeszło trzecia część obrotu towarowego Polski z zagranicą przechodzi dziś przez Gdynię. W roku 1934 przez port w Gdyni przeszło 39% towarów, jeśli chodzi o wagę, a 37% towarów, jeśli chodzi o wartość.

Przez obydwa porty polskie—Gdynię i Gdańsk—przeszło w roku 1924 zaledwie 13,1% całego naszego obrotu towarowego z zagranicą, a w roku 1934—72,2%. Prawie 3/4 towarów w obrocie zagranicznym przywozimy więc i wynosimy drogą morską, przyczem liczby te wykazują ciągłą tendencję zwyżkową. W tych warunkach nie ma żadnej absolutnie przesady w twierdzeniu, że nasz wolny dostęp do morza—to płuca Polski, bez których udusilibyśmy się politycznie i gospodarczo.

Bardzo ciekawe i znamienne są również liczby, ilustrujące ruch statków w porcie gdyńskim. W roku 1923 zawinęło do portu w Gdyni ogółem 3 statki o łącznej pojemności 5.000 t. r. n. W roku 1934 weszło do Gdyni 4.592 statki o łącznej pojemności 4.142.000 t. r. n. Pod względem przy-



Widok Gdyni



Widok Gdyni

należności państwowej statki te dzielą się w sposób następujący: na pierwszem miejscu stoi bandera szwedzka (21,6%), na drugiem — niemiecka (12,2%), na trzeciem — polska (11,4%), na czwartem — duńska (10,3%) i t. d. Ilość reprezentowanych bander wzrasta z roku na rok. Ma to doniosłe znaczenie nietylko gospodarcze, ale i propagandowe. W chwili obecnej posiada Gdynia 39 regularnych linij okrętowych, łączących nasz port ze 170 portami na całej kuli ziemskiej.

Część towarów przywozimy i wywozimy z Gdyni na statkach polskich. Polska Marynarka Handlowa liczyła w r. 1922 zaledwie 3 statki o pojemności 5.371 t. r. b.; w r. 1934 mieliśmy już 56 statków o łącznej pojemności 64.953 t. r. b. Nasza flota handlowa rozbudowuje się w dalszym ciągu. Na stoczni włoskiej w Monfalcone budują się 2 wielkie statki transatlantyckie „Marszałek Piłsudski" i „Stefan Batory", które podniosą tonaż naszej marynarki handlowej o 50%. Nie powinniśmy zapominać, że już dziś towary, przewożone na statkach polskich, stanowią około 10% naszego obrotu zamorskiego.

Analogiczne rezultaty osiągnęliśmy również i w innej dziedzinie pracy na morzu, t. j. w dziedzinie rybołówstwa. Obejmując wybrzeże morskie, zastaliśmy na niem 850 rodzin rybackich. Rybacy ci prowadzili połowy na własną rękę, zaopatrzenie w sieci, narzędzia i łodzie było b. skromne, ryby sprzedawano wyłącznie w Gdańsku, sytuacja materjalna tych rodzin była b. ciężka. Dziś mamy już 1.200 rodzin rybackich, przyczem 860 rodzin posiada własne domy. Rybacy ci posiadają 175 kutrów motorowych, dobry sprzęt i narzędzia (wartość tego sprzętu ocenia się na 4 miljony złotych). Są oni zrzeszeni w swoich spółdzielniach, posiadają bardzo wygodne własne porty w Gdyni, Jastarni i na Helu, korzystają z całego szeregu udogodnień, jak z urządzeń hali i chłodni rybnej w Gdyni i t. p. Opiekę nad rybakami roztacza powstały w r. 1920 Morski Urząd Rybacki, którego zadaniem jest ochrona ryb, badanie stanu rybołówstwa, rejestracja rybaków, ochrona wód terytorjalnych i t. p.

Połowy naszych rybaków przedstawiają się b. pokaźnie, wykazując ciągłe tendencje zwyżkowe: w roku 1924 złowiono 2.390 ton ryb, w roku 1934 — 9.851 ton. Tak szybki rozwój rybołówstwa spowodowany został rozwojem połowu szprot, do czego przyczynił się w dużej mierze Morski Instytut Rybacki, który w r. 1929 sprowadził i rozpowszechnił wśród rybaków nowy rodzaj sieci do połowu szprot t. zw. włoki. W roku 1931 rybacy nasi rozpoczęli połowy dalekomorskie, zapuszczając się na swych kutrach na Morze Północne i Ocean Atlantycki. Przemysłem przetwórczym, ściśle związanym z rybołówstwem, jest wędzarnictwo. W chwili obecnej na wybrzeżu posiadamy kilkadziesiąt wędzarń i 2 fabryki konserw rybnych. Wobec rosnącego ciągle popytu na ryby—ilości te absolutnie nie wystarczają i ciągle aktualna jest budowa nowych wędzarń.

Dodajmy do tego, że w okresie minionych 15 lat przeprowadziliśmy linję kolejową przez całą długość półwyspu helskiego, zbudowaliśmy wielką magistralę kolejową Katowice—Gdynia, wybudowaliśmy wzdłuż wielkiego morza wspaniałą autostradę z bazaltu. Na piaskach i moczarach powstały piękne hotele, domy mieszkalne, wille, pensjonaty. Zaopatrzyliśmy całe wybrzeże w gaz, elektryczność, wodociągi. Wszystko to ściąga nad morze w okresie letnim setki tysięcy ludzi z całej Polski, pragnących wypocząć nad morzem, nacieszyć się słońcem, odetchnąć pełną piersią i wykąpać się w słonej wodzie.

Minister E. Kwiatkowski oblicza wysokość kapitału, zainwestowanego do tej pory na wybrzeżu i na morzu przez Państwo i samorządy, na 400 miljonów złotych. Dochodzą do tego inwestycje prywatne w postaci domów, warsztatów przemysłowych i handlowych, fabryk i t. p. Obliczyć tego — nawet w przybliżeniu — nie sposób. Niewątpliwie jednak kwoty te sięgają również setek miljonów złotych.

Na straży największego naszego dobra, t. j. wolnego dostępu do morza, nad bezpieczeństwem pracy pol-



Flotylla na redzie

skiej na morzu i wybrzeżu, w który włożyliśmy już tyle kapitału—czuwa bez przerwy Marynarka Wojenna. Składa się ona z 2 kontrtorpedowców, 5 torpedowców, 3 łodzi podwodnych i 10 jednostek pomocniczych—o łącznej wyporności 24.540 ton. Pozatem buduje się obecnie 1 stawiacz min i 4 jednostki pomocnicze. Projektowana jest budowa 2 kontrtorpedowców i trzech łodzi podwodnych, w pierwszym rzędzie łodzi im. Marszałka Józefa Piłsudskiego.

Obok jednostek pływających, t. j. okrętów, wybrzeża morskiego bronić możemy za pomocą artylerji nadbrzeżnej i przeciwlotniczej, oraz za pomocą eskadr samolotów i hydroplanów. W Pucku znajduje się baza naszego lotnictwa morskiego.

Nie ulega najmniejszej wątpliwości, że nasza Marynarka Wojenna jest niewspółmiernie mała wobec tego olbrzymiego znaczenia, jakie posiada dla Polski wolny dostęp do morza. To też pierwszym obowiązkiem każdego obywatela—patrjoty powinno być zasilanie Funduszu Obrony Morskiej, będącego jedynie Funduszem Bezpieczeństwa, umożliwiającym dalszy wszechstronny rozwój pracy polskiej na morzu i wybrzeżu.

Inż. J. GINSBERT

Budujemy okręty na własnej stoczni

ŚWIĘTO Morza 1935 obchodzone jest w Polsce pod znakiem budowy okrętów na własnej stoczni. Pół miljona członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej zamanifestowało ostatnio gotowość dalekoidącego, czynnego zrozumienia spraw z obroną morza związanych. I to tak pod względem politycznym jak i gospodarczym.

W przededniu nowego wyścigu zbrojeń morskich, jakiego niewątpliwie oczekiwać należy w ciągu lat najbliższych, Polska musi skupić swoje siły, aby obronę swego morza postawić na szczeblu gwarantującym swobodę handlu morskiego i bezpieczeństwo wybrzeży. W tym celu nie potrzebuje ona zresztą budować floty równej morskiej sile zbrojnej zachodniego czy wschodniego sąsiada. Wystarczy pewne kryterjum, zmuszające do liczenia się z nami, jako z realną siłą morską. Reszta to już rzecz polityków i odpowiednio skonstruowanych przymierzy.

Ale tylko silny znajduje silniejszego sprzymierzeńca. Słaby znajduje go rzadko, albo za tak wielką cenę, że nieraz sprzymierzeniec okazuje się gorszy od wroga. Zresztą liczyć na sprzymierzeńców, to wydać wolność morską w obce ręce, boć takich atutów nie wygrywa się cudzemi rękoma. Natomiast posiadanie zorganizowanej siły prowokuje niejako przymierza, ułatwia je, umacnia suwerenność i bezpieczeństwo.

Pół miljona członków zrzeszonych w szeregach Ligi Morskiej i Kolonjalnej domaga się więc słusznie stworzenia odpowiedniej do naszych potrzeb i konieczności siły zbrojnej na morzu. Siły prawdziwej — to jest złożonej nietylko z okrętów lekkich i podwodnych, ale też z jednostek linjowych—pancerników i krążowników. Flota złożona z samych okrętów lekkich ma bowiem tak samo nikłe znaczenie, jak wojsko złożone z samej kawalerji i artylerji konnej.

Więcej: Walny zjazd Ligi uchwalił poczynić staranie aby ta morska siła zbrojna budowana była u nas nie dorywczo czy okresowo, ale w myśl ustalonego z góry i niezłomnie przeprowadzanego programu, opartego na ustawie o rozbudowie marynarki wojennej, uchwalonej przez Sejm i zatwierdzonej przez Senat, a przeznaczającej na dziesiątki lat odpowiednie w tym celu kredyty. Tylko bowiem taka rozbudowa marynarki dać może element ciągliwości i jednolitości, bez którego o wartości taktycznej zespołów floty nie może być mowy.

Należy też sobie uprzytomnić, że jakkolwiek wiele straciliśmy czasu i bardzo trudne zadanie mamy przed sobą, to jednak stworzenie potrzebnej nam floty wojennej, nie leży bynajmniej poza granicami naszych możliwości. Jest to nawet znacznie więcej kwestja nastawienia psychicznego, niż kwestja pieniężna. Albowiem budowa floty na własnej stoczni, pozornie bardzo kosztowna, nie jest przedsięwzięciem jałowem czy deficytowem. Korzyść pośrednią i bezpośrednią czerpać z niej będzie cały kraj i cały naród, tak w sensie ekonomicznym (uruchomienie wszystkich gałęzi wytwórczości, spadek bezrobocia), jak i w sensie politycznym (wzrost prestiżu mocarstwowego i międzynarodowego znaczenia).

Żaden naród nie otrzymał swej marynarki wojennej w darze od Opatrzności, ale każdy z nich musiał ją tworzyć, nieraz nawet w trudniejszych od naszych warunkach. Polska znajduje się obecnie w tym momencie dziejowym, w jakim znajdowały się Niemcy i Japonja przed sześćdziesięciu laty. Niedawny przykład floty niemieckiej, którą w wyczerpanym wojną państwie trzeba było odbudowywać od podstaw, i drugi przykład, bardziej jeszcze jaskrawy — niemieckiej polityki morskiej, uzyskującej dla swej marynarki tonaż równy trzeciej części floty brytyjskiej—winien zachęcić nas do czynu. Skoro



Powrót z morza



Naprawa sieci

sąsiad zachodni żąda i otrzymuje prawo (z którego niewątpliwie skorzysta w całej pełni) do budowy jednej trzeciej tonażu angielskiego, to z naszej strony wysunięcie programu morskiego, reprezentującego jedną trzecią floty niemieckiej, będzie kwestją zupełnie realną i konieczną. Taka flota zapewni nam to minimum bezpieczeństwa jakie jest nam potrzebne do utrzymania status quo na Bałtyku i do zabezpieczenia naszej wolności morskiej. Taka flota stanowić już będzie nie zespół lekki, zdolny conajwyżej do krótkiego partyzanckiego żywota, ale zorganizowaną siłę, którą pokonać nie będzie łatwo (w czasie wielkiej wojny flota niemiecko-austrjacka nie była w lepszym stosunku do flot sprzymierzonych, a jednak pobić się nie dała), a która stanie się w i czasie pokoju potężnym atutem w ręku naszych mężów stanu. Namyśli się wówczas dobrze ten, kto na naszą wolność morską porwać się ośmieli.

Sytuacja Polski na Bałtyku nie przedstawia się zresztą tak beznadziejnie, jakby się w pierwszej chwili zdawało. Dzięki zamówieniu zagranicą stawiacza min i dwóch wielkich kontrtorpedowców (większych od przedwojennych krążowników lekkich), wysunęliśmy się (jeśli o nowoczesne okręty chodzi) przed Finlandję, a nawet Danję — stary kraj morski. W tej chwili z państw Bałtyckich przewyższają nas wartością floty tylko Niemcy, Rosja Sowiecka i Szwecja. A choć rozpiętość tu jest bardzo duża, to jednak sam fakt przejścia z szóstego miejsca na czwarte, rokuje jaknajlepsze nadzieje. Oczywiście bierzemy pod uwagę tylko jednostki pełnowartościowe, zbudowane w ostatniem dziesięcioleciu.

Biorąc pod uwagę, że małe wybrzeże nakłada na nas obowiązek tem czujniejszej straży nad niem, a rosnące stale znaczenie naszego handlu morskiego — konieczność zabezpieczenia wolności dróg morskich — możemy sobie łatwo wyobrazić jak przyszła polska flota wojenna wyglądać powinna.



Port rybacki na Helu

A więc składać się ona musi z pełnowartościowej eskadry linjowej (3—4 jednostki), złożonej z okrętów szybkich, dobrze opancerzonych i posiadających działa conajmniej dwunastocalowe. Dalej z kilku krążowników, około dwudziestu kontrtorpedowców, tyluż łodzi podwodnych i odpowiedniej liczby jednostek pomocniczych. Musimy mieć przytem silne lotnictwo morskie, jednakże lotniskowce są nam, na razie przynajmniej, zbędne.

Stworzenie tej siły nie leży bynajmniej poza możliwościami narodu, który wraz z wychodźtwem liczy blisko 40 miljonów, a który niejednokrotnie dał już dowody sił żywotnych i płomiennego patryjotyzmu. Tam gdzie dobro Ojczyzny w grę wchodzi, niema zresztą rzeczy niemożliwych. Są tylko zbyt ciasne umysły, albo zbyt słabe charaktery.

Od chwili odzyskania dostępu do morza minęło lat piętnaście. Zrobiliśmy już w tej dziedzinie bardzo dużo pod względem gospodarczym. Ukoronowaniem tej pracy będzie niebawem wyruszenie na morze transatlantyka „Piłsudski". Niechże ten moment przypomni nam o konieczności zabezpieczenia tych wszystkich skarbów Rzeczypospolitej, o obowiązku obrony morskiej. Teraz kolej na stworzenie takiej siły zbrojnej na morzu, którąby nam spokojnie ze wszystkich tych dobrodziejstw korzystać pozwoliła. I niewątpliwie stworzyć ją potrafimy, inaczej bowiem wykreślilibyśmy się sami z listy narodów wolnych i suwerennych.

W dniu Święta Morza wysokość składek na Fundusz Obrony Morskiej (PKO 30680) będzie sprawdzianem gotowości społeczeństwa do obrony polskiego morza. Obrony już nie frazesami, hasłami czy utopją—ale realnym, męskim czynem, godnym wielkiego narodu. Niebawem zaś przyjdzie kolej na stocznię, ustawę o rozbudowie floty wojennej, program morski i... Polskę bogatą a potężną, szanowaną przez świat cały.





W domu i w porcie rybacy pracują...

Polska marynarka handlowa - a gospodarstwo narodowe

W ZAMORSKIEJ wymianie towarowej flota handlowa jest jedynym pośrednikiem transportowym oraz zasadniczym czynnikiem pionierskiej pracy w dostarczaniu towarów kraju ojczystego do różnych portów świata. Z zamorskiego obrotu towarowego płyną tak poważne korzyści, iż różne narody świata oparły na nich podstawy swego dobrobytu, stanu pomyślności i świetności gospodarczej, a przy długotrwałej, racjonalnej eksploatacji żeglugi morskiej zdołały nawet zgromadzić olbrzymie bogactwa.

Zrozumienie tej bezspornej prawdy, iż wielkiemi szlakami morskiemi płyną pomiędzy kontynentami bogactwa narodów, stworzyło w społeczeństwie polskiem atmosferę przychylną dla spraw morskich, z których tworzenie i rozbudowa polskiej floty handlowej zajęły bardzo ważne miejsce. Zorganizowane więc zostały polskie przedsiębiorstwa okrętowe, których rozwinięta aktywność na morzu stała się jednym z ważnych instrumentów polskiej polityki handlowej.

Własna flota handlowa to nietylko przewóz towarów pomiędzy różnemi portami, ale to przedewszystkiem regulator stawek przewozowych od towarów wytwórczości krajowej, wywożonych do obcych portów. Własna flota, przewożąc towary swego kraju stwarza konkurencyjne warunki, w znaczeniu potanienia transportu morskiego, co wpływa poważnie na cenę towaru eksportowanego i ułatwia konkurencję na obcych rynkach. Jest to jakby premja eksportowa w formie pośredniej, która przypada na dobro kraju eksportującego. Ma to znaczenie nietylko w wywozie, ale i w przywozie towarów z obcych portów. Bezpośrednia bowiem dostawa morska własnemi statkami jest najkorzystniejsza, gdyż oprócz sprawy frachtu morskiego stwarza ponadto doskonałe warunki do powstawania rodzimych placówek handlowych, wypierających obcego, kosztownego pośrednika handlowego.

Korzyści z polityki frachtowej i z wypierania obcych pośredników spływają na cały kraj, wprawdzie w formie niewidocznej, ale odczuwanej pośrednio. W wywozie bowiem z Polski bierze udział nietylko eksporter polski, ale także wszyscy ci, którzy wytwarzają, których dzieła umysłu i rąk przewozi własna flota zagranicę, oraz wszyscy, odbiorcy towarów zagranicznych. A więc dzięki celowej polityce morskiej ma rolnik polski zwiększoną możność zbytu swych produktów tak samo jak przemysłowiec oraz górnik śląski; dzięki



Typ rybaka

tej samej polityce Polska może taniej otrzymywać surowiec zamorski. Innemi słowy wynosi korzyści każdy pracownik i konsument polski bez względu na miejsce jego zamieszkania: na Pomorzu, w Wielkopolsce, województwach centralnych, czy na Kresach.

Pieniądz pobrany za przewóz morski własną flotą pozostaje w kraju. Ma to duże znaczenie w bilansie płatniczym. Własna waluta nie odpływa zagranicę i nie osłabia siły płatniczej państwa. Nie wielka jest polska flota handlowa, liczy bowiem zaledwie 66.139 ton rej. btto — drobiazg w porównaniu z flotą handlową całego świata, liczącą około 66.000.000 ton rej. btto.

A jednak ta mała nasza flota, której koszt nabycia wyniósł 27 milj. zł. zdołała w ciągu 8-mio letniego swego istnienia (od 1927 r.) przewieźć już (za cały czas swego istnienia) 6.391.522 ton różnych towarów i pobrać za przewozy około 140 milj. zł. Te właśnie 140 milj. zł. to oszczędność w bilansie płatniczym — to korzyść spływająca na wszystkich obywateli Państwa.

Własna flota handlowa daje pracę wielu, wielu ludziom bezpośrednio, a pośrednio wiąże ze swą aktywnością kupiectwo, przemysł, rolnictwo, pobudza kapitały do inwestowania w sprawy morskie i zamorskie, otwiera nowe pola pracy i stwarza z narodu lądowego, zamkniętego w ograniczonym kręgu spraw, naród morski, o szerokich horyzontach gospodarczych i biorącego żywy, bezpośredni udział w rozwiązywaniu zagadnień światowej polityki gospodarczej, mającej tak potężny wpływ na losy narodów.

Im większa własna flota handlowa, tem większe z niej korzyści. Udział polskiej floty handlowej wynosił zaledwie 7,1% w r. 1934, a w poprzednich latach był jeszcze mniejszy. Gdyby przewozy wynosiły corocznie po 50% całego obrotu kraju przez porty polskie, to korzyść dla kraju w bilansie płatniczym wzrosłaby tylko z tego źródła prawie do 1 miljarda zł. za ostatnie 8 lat, pomijając już inne niezmiernie ważne korzyści.

Czy nie należy więc dalej rozwijać polskiej floty handlowej? Jeśli weźmiemy pod uwagę, że obecny kryzys światowy kiedyś przeminie—jak tego wszyscy oczekują — to jakżeż nie pomiernie zwiększą się zamorskie obroty handlowe. Wówczas tem więcej będzie potrzebna polska flota handlowa. Ale zanim to nastąpi już obecnie wynika paląca konieczność zaprowadzania coraz to nowych, regularnych linij okrętowych dla obsługiwania zdobytych rynków zbytu.



Latarnia morska im. Stefana Żeromskiego

Ale floty handlowej nie tworzy się w ciągu dnia czy roku. Flota handlowa to nietylko statki — to cały aparat doskonale, sprawnie funkcjonującej organizacji akwizycji towarów na przewozy własnemi statkami i to w kraju jak i zagranicą; to dobra administracja i kalkulacja rentowności; to zdobyte doświadczenie w ciągu wielu lat; to uporczywa walka z obcą konkurencją, jaka nieustannie odbywa się na morzu; to przemyślane, celowe nastawianie funkcjonowania tego aparatu dla rzeczywistych potrzeb kraju.

O prawo eksploatacji morskich szlaków trzeba tak samo walczyć jak o prawo do życia, jak o prawo do bytu niepodległego.

Rozbudowa polskiej floty handlowej stale postępuje. Statki, które w okresie dobrej konjunktury gospodarczej, przy wysokich stawkach przewozowych, opłacały się w eksploatacji, stały się w okresie kryzysu nierentowne. Zastępowane są więc nowemi jednostkami pływającemi, które mają lepsze urządzenia, a jako tańsze w eksploatacji (mniej zużywają paliwa i są szybsze) dają możność nietylko potanienia przewozów, ale także osiągania dochodowości.

Potrzeba jest jednak większych kapitałów niż dotychczas użytych. Praca na morzu jest w naszych warunkach i koniecznościach ogromnem polem do rozwinięcia aktywności kapitału prywatnego. Istnieją już dane, że kapitał ten zaczyna się coraz to więcej interesować flotą handlową. Stawia on pierwsze kroki w tej dziedzinie dość ostrożnie, boć dziedzina to u nas nowa i prawie nieznana, niemniej jednak zaczyna nabierać coraz to więcej odwagi. Oby jego odwaga stała się nieustraszona i oby stanęła w wyścigu z temi potęgami handlowo-morskiemi, które w czasach obecnych kształtują sprawy w tej dziedzinie.

Kapitał ten wymaga zachęty, impulsu, który bezsprzecznie znajdzie w całej pełni, gdyż cała Polska jest wciągnięta w orbitę spraw morskich —wytworzyło się już bowiem zrozumienie, iż flota handlowa jest tak samo ważkim czynnikiem użyteczności publicznej jak kolej, poczta, telegraf.

W roku bieżącym dwa nowoczesne statki towarowe „Puck" i „Hel" powiększyły naszą flotę handlową, wkrótce rozpocznie podróże zaoceaniczne nowy pośpieszny transatlantyk „Józef Piłsudski", a potem drugi statek tego samego typu.

Budujemy jednak statki w obcych krajach. Własna stocznia — to jedna z najpilniejszych potrzeb dla gospodarstwa narodowego, albowiem to nietylko sama budowa okrętu, t. j. montowanie części składowych ale to dostarczanie przemysłowi krajowemu zamówień, na części składowe to otwieranie nowych warsztatów pracy dla wielu ludzi, to pobudzenie twórczości i pomysłowości polskiej w dziedzinie budowy okrętów, to zatrzymanie w kraju kapitałów, które odpływają za nabyte nowe statki to może nawet—bądźmy optymistami—otrzymywanie zamówień z zagranicy. Ongiś Włosi nie mieli własnych stoczni, a obecnie budują okręty nietylko dla siebie, ale i dla obcych krajów, nie mając ani węgla, ani żelaza.



Latarnia morska na Helu

Niewielki mamy skrawek wybrzeża morskiego w stosunku do innych narodów żeglarskich, ale dostatecznie duży, aby przez dwa porty polskie Gdynię i Gdańsk, skierowało się w 1934 roku 13,561,076 ton towarów w imporcie i eksporcie razem, tj. 72% (a 60% w wartości) całego zagranicznego obrotu towarowego Polski.

A przecież jeszcze w 1926 r. przez porty polskie przechodziło zaledwie 27%. Wtedy polska flota handlowa prawie nie istniała. Tych 8 lat jej istnienia, pracy i wysiłków dowiodło aż nadto wyraźnie, jak ważnym jest ona czynnikiem w naszych sprawach ekonomicznych i jak ważnym narzędziem jest w polskiej polityce ekonomicznej.

Ale nietylko korzyści materjalne płyną z posiadania własnej floty handlowej. Polska bandera, pojawiająca się na obcych morzach i w obcych portach, to widoczny znak aktywności polskiej, to stała propaganda na rzecz Polski—to korzyść moralna, stawiająca nas w rzędzie niepoślednim narodów morskich, mających otwarte wrota morskie w świat szeroki, możność ekspansji i zachowania niezależności gospodarczej.

JÓZEF KAWCZYŃSKI
Wicedyr. Izby Przem.-Handl. w Gdyni

Dotychczasowe rezultaty w imporcie bawełny

PO UKOŃCZENIU przygotowań organizacyjnych dla arbitrażu bawełny w porcie gdyńskim należy się spodziewać, że odpowiedzialny za rozwój tej instytucji Zarząd Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną dołoży należnych starań, aby uruchomienie jego nastąpiło jaknajprędzej, możliwie w jesieni b. r.

Uruchomienie arbitrażu będzie zakończeniem poważnego etapu pracy, którą już od kilku lat prowadzi się pod kątem skierowania na Gdynię całkowitego przywozu surowca bawełnianego dla polskiego przemysłu i uczynienia z Gdyni portu bawełnianego także dla najbliższego zaplecza zagranicą.

Pierwszy cel został osiągnięty w całości, zrealizowanie natomiast drugiego udało się tylko w pewnym stopniu i wymagać jeszcze będzie dalszych usilnych zabiegów. Pewnem jest, że uruchomienie arbitrażu posiadać będzie dla tej sprawy znaczenie bardzo duże. Równocześnie otworzy ono przed Gdynią nowe możliwości dla rozwoju handlu bawełną w porcie. Również dla dalszego ogólnego rozwoju naszego portu będzie ono niewątpliwie bardzo pożyteczne.

Początkowe transporty bawełny przeszły przez Gdynię już w r. 1929, ale obejmowały one tylko drobne partje, a ich skierowanie na port gdyński miało charakter raczej przypadkowy. Dopiero przy końcu roku 1931 przeszły przez Gdynię pierwsze znaczniejsze partje bawełny, dzięki zainteresowaniu, okazanemu dla tej sprawy przez łódzkie sfery przemysłowe. W roku 1929 wykazuje statystyka portu gdyńskiego 262 tony bawełny, w roku 1930 — 564 tony, a w roku 1931 — 6.064 tony.

Większość tych ładunków stanowiła bawełna amerykańska ze Stanu Texas, którą wywieziono do Europy przez porty Galveston i Nev Orleans. Część ładunków obejmowała również bawełnę egipską, wywiezioną przez Aleksandrję. W r. 1930 zostały transporty bawełny amerykańskiej skierowane na Gdynię przez firmę „Anderson Clayton Co" oraz „Wilkens Biehl" z Houston Texas; odbiorcą była firma łódzka L. Ejtingen et Co".

Pierwsze transporty bawełny nie przychodziły do Gdyni bezpośrednio z portu wywozowego, lecz transportem łamanym z przeładunkiem w Bremie, Hamburgu lub Kopenhadze. Transporty te przychodziły do nas przeważnie na okrętach „Det Fornede Damskipselskab". Ładunki bawełny egipskiej nadchodziły na statkach „Svenska Orientline". W początku 1931 r. zawinął do Gdyni poraz pierwszy z ładunkiem bawełny statek „Torronto" należący do firmy armatorskiej „Wilhelm Wilhelmsen Oslo", która utrzymuje połączenie z portami Zatoki Meksykańskiej. Linja ta zorganizowała niebawem regularną komunikację między Gdynią a wymienionemi portami, znajdując dostateczne ładunki w przywozie bawełny do Polski.

Jeszcze obecnie spotyka się każda inicjatywa, dotycząca wzmożenia pracy portu gdyńskiego przez opanowanie nowego artykułu, z pewną dozą wątpliwości, czy port ten podoła nowemu zadaniu. Czy więc można się dziwić, że intensywnie ujawniana w latach 1929 i 1930 chęć skierowania na Gdynię całkowitego przywozu bawełny spotkała się z dużemi zastrzeżeniami łódzkich sfer przemysłowych? Na konferencji w listopadzie 1930 roku w Łodzi poddano odnośne projekty surowej krytyce.

Zarzuty te nie były wcale pozbawione słuszności, wszak port nie był wówczas jeszcze przygotowany do pomieszczenia większej ilości bawełny, a przedsiębiorstwa, które miały się zająć przeładunkiem, magazynowaniem, kontrolą i ekspedycją bawełny, nie posiadały należytego doświadczenia w tej nowej dziedzinie pracy. Trzeba sobie uprzytomnić, czem jest bawełna, jakiego doświadczenia wymaga manipulowanie nią, jak cenny to jest surowiec, aby zrozumieć obawy przemysłu łódzkiego, oraz powagę zadania, którego podjął się wówczas nasz młody port.

Wysokość przeładunków w latach następnych, a mianowicie:

w 1932 roku — 26.838,9 ton
w 1933 „ — 77.737,7 „
oraz
w 1934 „ — 81.926,0 „

świadczy dostatecznie o tem, iż z przyjętego na siebie zadania wywiązał się port w zupełności. Doprowadzenie do tak pomyślnego rezultatu zależne było od szeregu warunków, nad których realizacją rozpoczęto wytężoną, konsekwentną i świadomą celu pracę. Wchodziło tu w rachubę przedewszystkiem stworzenie regularnych i dogodnych połączeń okrętowych między portami krajów produkcji bawełny a Gdynią, następnie wybudowanie odpowiedniej ilości składów dla bawełny, jakoteż usprawnienie przeładunkowego aparatu portowego, zainicjowanie polityki gospodarczej, którąby sprzyjała wykonaniu zamierzenia, zapewnienie bezpieczeństwa sprowadzonego towaru i wiele innych warunków, nieodzownych dla należytej obsługi importu bawełny.

Jeżeli inne porty bawełniane, a zwłaszcza Brema, zdobyły sobie tak dominującą i silną pozycję w imporcie bawełny, to miały one na to dziesiątki lat czasu, mogły stopniowo uczyć się i nabierać doświadczenia, systematycznie udoskonalać swój aparat przeładunkowy i kontrolny, jakiego przeładunek bawełny wymaga. Gdynia winna to była zrobić w krótkim stosunkowo czasie, przyczem nie wolno jej było popełniać rażących błędów, gdyż miała zawsze przeciwko sobie silnego i groźnego konkurenta.

Zagadnienie regularnych połączeń okrętowych zostało przez nasze czynniki miarodajne wysunięte na pierwsze miejsce, a szczególnie szły w tym kierunku początkowe starania Urzędu Morskiego, jak to wynika z relacji delegata Urzędu Morskiego, złożonej na wzmiankowanej już konferencji łódzkiej w listopadzie 1930 r. Wykonaniu tego problemu przyszła w sukurs duża podaż tonażu, jaka zaznaczyła się w okresie światowego kryzysu gospodarczego. Inicjatywa w tym względzie przeszła stopniowo na czynniki gospodarcze — armatorów, maklerów i ekspedytorów. Widoki uzyskania większych transportów zachęciły okrętowe przedsiębiorstwa zagraniczne, szczególnie skandynawskie, do zorganizowania potrzebnej regularnej komunikacji morskiej.

Od roku 1931 pracują z nami stale dwie linje zagraniczne i to „Golf Gdynia Line”, własność armatora Wilhelm Wilhelmsen Oslo — dla bawełny amerykańskiej, oraz „Svenska Orient Line”, własność armatora „Svenska - Amerika - Mexico Linien” z Göteborga — dla bawełny egipskiej. „Golf Gdynia Line” uskuteczniła w roku 1931 — 7 rejsów regularnych do Gdyni, w 1932 roku — 23 rejsy, w 1933 r. — 40 rejsów, w 1934 roku 42 rejsy. O jej aktywności świadczy ta okoliczność, że w r. 1933 przewiozła ona do Gdyni 53,10% bawełny amerykańskiej, czyli 33.899 ton a w roku 1934 — 59,87%, t. j. 36.960 ton.

Svenska Orient Line uskuteczniła swój pierwszy rejs do Gdyni w 1930 roku, w następnych latach, t. j. 1931 odbyła 25 rejsów regularnych do Gdyni, 1932 roku — 31 rejsów, 1933 roku — 38 rejsów, a w 1934 roku — 56 rejsów.



Typowe dziewczęta kaszubskie w odświętnych strojach

Jej udział w ogólnym przywozie bawełny egipskiej przedstawia się za ostatnie dwa lata następująco:

1933 — 83,54% czyli 4.858 ton
1934 — 93,55% „ 8.640 „

Poza wyżej wymienionemi linjami regularnemi, które przewożą bawełnę wyłącznie w komunikacji bezpośredniej, uskutecznia się jeszcze bezpośredni przywóz bawełny amerykańskiej przy pomocy trampów. Ich udział w tym przewozie wynosił w 1933 r. 10,21%, czyli 9.523 tony, w 1934 r. 12,17%, czyli 7.515 ton.

Rozwiązanie problemu rozbudowy magazynów portowych spadło natomiast całym swoim ciężarem na nasze własne możliwości. Posuwało się ono jednakże stosunkowo bardzo szybko, tak, iż w rzeczywistości nawet w chwilach większego nasilenia przywozu bawełny, nie znalazł się nasz port nigdy w niemożności pomieszczenia jej.

Na początku 1931 roku dosięgała zdolność pomieszczenia bawełny w magazynach portowych zaledwie do 10.000 bel. Obecnie natomiast rezerwuje nasz port w grupie magazynów rządowych i prywatnych, w których składa się bawełnę, przywożoną w nieregularnej komunikacji bezpośredniej i w komunikacji pośredniej, 11.040 m², co daje teoretyczną możliwość pomieszczenia 22 tys. bel jednocześnie. Największe jednak dotychczasowe natężenie zamagazynowania w tych składach wynosiło zaledwie 5.380 bel. Drugą grupę magazynów, znajdujących się w wolnocłowej strefie, i przeznaczonych wyłącznie dla surowca włókienniczego, stanowią 2 magazyny o ogólnej powierzchni składowej 19.674 m², w których przy największem natężeniu, w czerwcu i lipcu 1934 roku, pomieszczono jednorazowo około 45 tys. bel bawełny różnego pochodzenia. Magazyny te przeznaczone są dla bawełny, przywożonej linjami regularnemi, w komunikacji bezpośredniej.

Wyżej opisane przygotowania w zakresie żeglugi i rozbudowy magazynów portowych zostały znakomicie uzupełnione i poparte przez rozporządzenie w sprawie zmiany stawek celnych na importowaną bawełnę, wydane w roku 1931-ym. Zwalniając od cła bawełnę, przywożoną przez porty polskiego obszaru celnego i wprowadzając progresję opłat celnych przy przewozie bawełny granicą lądową, podkreśliły miarodajne czynniki rządowe w sposób stanowczy i zdecydowany stanowisko swoje w tej kwestji. Doświadczenie wykazało, że omawiane rozporządzenie nie kolidowało z interesami polskiego przemysłu przędzalniczego. Było ono wysoce celowe w swem gospodarczem założeniu, a stało się pożyteczne i praktyczne dzięki temu, że port gdyński w szybkiem tempie usprawniał się w dziale obsługi zwiększających się z roku na rok transportów bawełny.

W tej pracy niemała rola przypadła również handlowemu aparatowi portu, szczególnie firmom ekspedycyjnym. Z perspektywy kilku lat ubiegłych można docenić wielkość wysiłku organizacyjnego i finansowego, jakiego podjęły się najpoważniejsze polskie przedsiębiorstwa spedycyjne w porcie. Nie dysponując narazie polskimi fachowcami, sprowadziły one z portów zagranicznych kiperów i klasyfikatorów dla bawełny, kształcąc równocześnie bardzo intensywnie własny personel. W celu wykształcenia polskich klasyfikatorów dla bawełny stworzono, za staraniem Izb Przemysłowo-Handlowych w Łodzi i Gdyni specjalne stypendjum, z którego korzysta kilku praktykantów, którzy po odbyciu dłuższej praktyki w kraju, uzupełniają swoje znajomości fachowe w instytucjach arbitrażowych i na giełdach zagranicznych.

Na specjalne podkreślenie zasługuje akcja Banku Gospodarstwa Krajowego, który prowadzi dwa składy bawełniane w wolnocłowej strefie, o których wyżej już wspominaliśmy. Akcja Banku Gospodarstwa Krajowego ma na celu zarówno finansowanie importu bawełny, jakoteż stworzenie warunków bezpieczeństwa i odpowiedzialności w porcie za surowiec o tak dużej wartości, jaką przedstawia bawełna. Wpłynęło to w wysokim stopniu na wzmocnienie zaufania do nas zagranicznych załadowców.

Intensywniejsze natomiast zajęcie się przez omawiany Bank finansowaniem handlu bawełną stanowi, obok uprzedniej już w tym kierunku działalności gdyńskich banków prywatnych, bardzo poważny przyczynek dla rozwijającego się polskiego handlu omawianym artykułem.

Poniższe zestawienie cyfrowe ilustruje dotychczasowe wyniki naszej pracy na polu usamodzielniania się w imporcie bawełny.

Kraj pochodzenia	Rok	Import bezpośredni w tonach	Import z przeładunkiem w portach pośr. w tonach
Stany Zjednocz. Ameryki Półn.	1933	43.422	20.416
	1934	44.575	17.264
	I kw. 1935	9.981	2.263
Egipt	1933	4 858	957
	1934	8.640,4	595,5
	I kw. 1935	1.858	289
Bawełna egzotyczna (Indje Chiny, Persja, Peru. Brazylja, Argentyna, Kongo)	1933	—	4.375
	1934	—	10.980
	I kw. 1935	—	1.907

Cyfry te świadczą wymownie o rezultatach polskiej koncepcji usamodzielnienia się w imporcie bawełny, koncepcji jedynie słusznej i korzystnej dla naszego gospodarstwa. Wyniki jej zasługują na tem większą ogólną uwagę, że jeszcze kilka lat wstecz panowało powszechne przekonanie o monopolistycznem stanowisku niektórych zagranicznych ośrodków konsygnacji i handlu omawianym surowcem.

Należałoby teraz oczekiwać, że w ślad za opanowaniem techniki przywozu, magazynowania bawełny w porcie i znajomości manipulacyj z tem złączonych, pójdzie rozwój własnego handlu bawełną, że wzrośnie szybko ilość polskich firm, zajmujących się tą pracą. — Może już przyszłoroczne Święto Morza da nam możliwość zanotowania i w tej dziedzinie dobrych rezultatów.



Ulica na Helu

Mgr. B. KOSELNIK

Możliwości rozwoju tranzytu przez porty polskiego obszaru celnego

NAWET bez analizy wartości gospodarczych jakoteż sił potencjonalnych poszczególnych krajów, leżących bądź to na zapleczu portów polskich, bądź też w sferze ich gospodarczych wpływów, śmiało można twierdzić, że porty polskie posiadają duże możliwości, aby ze skutkiem wdzierać się coraz bardziej na rynki tych krajów w celu kierowania ich ekspansji zamorskiej poprzez Gdańsk czy Gdynię. Rezultaty są warte zabiegów, gdyż ładunki tranzytowe, jakie idą i mogą pójść przez porty polskiego obszaru celnego, są pod względem wartości wyższe od większości ładunków polskich.

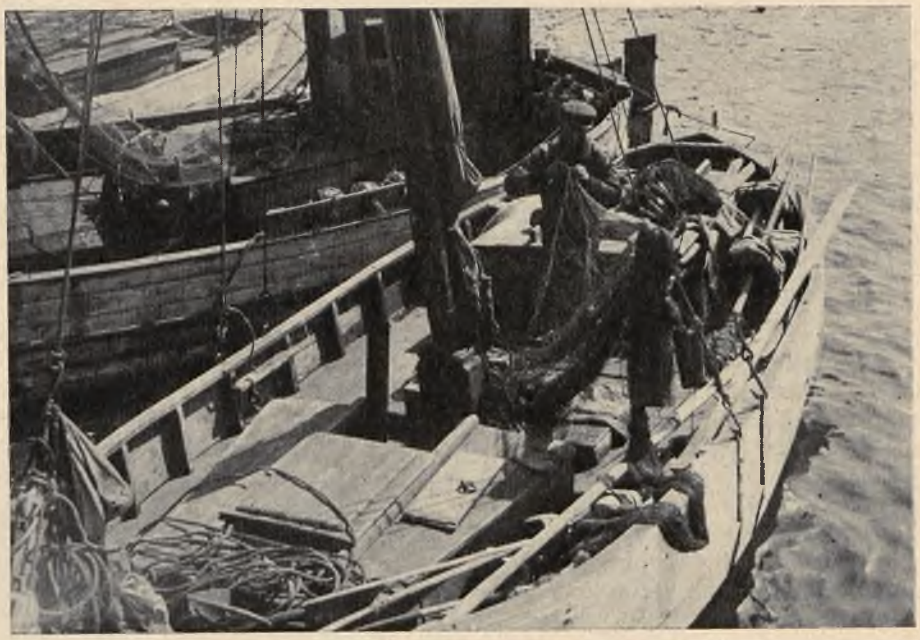
Jeśli dla przykładu bardzo pobieżnie zanalizuje się pod tym względem np. Czechosłowację, jako najbardziej ruchliwy kompleks gospodarczy w dziedzinie ekspansji zamorskiej, to zaznaczyć trzeba, że kraj ten, posiadający stosunkowo znaczne uprzemysłowienie, tem samem konsumuje gros surowców własnych. Handel zamorski tego kraju posiada stosunkowo większą wartość niż np. handel zamorski polski, gdzie ca 70% wywozu stanowi towar tani. Przeciętna wartość tony importowanej przez Czechosłowację, czyteż eksportowanej w postaci gotowego fabrykatu jest znacznie wyższa, niż tony towaru w obrotach, a zwłaszcza eksporcie polskim. Wyższa wartość tony towaru tranzytowego daje większe korzyści w postaci zarobków wszystkim członkom pośredniczącym (koleje, port, żegluga, ekspedytorzy, maklerzy, banki i t. p.). Podobne warunki posiadają i inne kraje, które swe towary tranzytują lub mogą tranzytować via porty polskie.

Jak wynika z dotychczasowej sytuacji, porty polskie zaczynają nabierać charakteru punktów zbiorczych i rozdzielczych. Rolę tę w ciągu

ostatnich kilkudziesięcioleci spełniały porty Morza Północnego. I jak dawniej centrum to obejmował głównie Hamburg, to po wojnie światowej, na skutek przeobrażeń politycznych, które pociągnęły za sobą zmianę kompleksów gospodarczych, główne szlaki wodne, których kresem był Hamburg zostały przedłużone wgłąb Bałtyku, obejmując m. in. rejon portów polskich.

Aby wykorzystać jaknajdalej płynące stąd korzyści, należałoby w interesie obu portów polskich pomyśleć w pierwszym rzędzie o rozwiązaniu kwestji regularnych linij okrętowych. Problem ten szedłby w kierunku zagęszczania i różniczkowania linij, któreby łączyły bezpośrednio porty polskie z portami świata. Gęstość regularnych linij okrętowych, wiodących z portów polskich do niemieckich, stawia tylko porty polskie na stanowisku podrzędnem, nie rozwiązując ważnej kwestji, jaką jest bezpośredni kontakt portów polskich z portami światowemi, z których towary idą do Polski lub via porty polskie do krajów na zapleczu i odwrotnie. Zagęszczanie okrętowych linij regularnych, wiodących tylko do Hamburga, byłoby równoznacznem z oddawaniem inicjatywy w ręce obce. W tym wypadku bowiem regularne linje okrętowe odgrywałyby rolę pomocniczą, a porty polskie rolę punktów dowozowych wobec portu zbiorczego, jakim stałby się Hamburg. Na 43 regularne linje okrętowe, których punktem wyjścia jest Gdynia, 17 posiada charakter linij dalekomorskich, 11 dochodzi do portów Morza Połnocnego i Anglji, 11 uprawia żeglugę w obrębie Bałtyku i tylko 3 stanowi linje dowozowe do portów niemieckich (Hamburg, Brema). Chodzi tu więc o linje, których celem podróży nie byłby Hamburg czy Brema, lecz o linje, których kres podróży kończyłby się w portach Europy, Afryki, Azji i t. p.

Dostateczna ilość regularnych linij okrętowych oraz ich racjonalna struktura stworzy aparat żeglugowy nietylko dla potrzeb kraju własnego lecz i tranzytu, zwłaszcza, jeśli się zważy, że przez Polskę prowadzi najkrótsza droga tranzytowa po osi północ-południe. Dostosowanie linij żeglugowych do zdolności przepustowej kolei polskich wzdłuż omawianej trasy, usprawni w znacznym stopniu transport ładunków tranzytowych, wiążąc zarazem kraje na dalekiem zapleczu z Gdańskiem i Gdynią. Ponadto mogłaby być również należycie wykorzystana polska linja kim — Trelleborg. Myśl ta nurtowała już tak wśród zainteresowanych czynników polskich, jak i szwedzkich, nie doczekała się jednak zrealizowania. Trajekt taki, stanowiąc niejako przedłużenie lądowego szlaku tranzytowego z południa na północ, aż do Szwecji, związałby silniej wchodzące w grę kompleksy gospodarcze, usprawniając jednocześnie przewóz towarów tranzytowych na tym szlaku.



Po połowie

palestyńska, jako dalszy ciąg szlaku lądowego aż do krajów Lewantu. Linja ta bowiem, odbywająca regularne podróże (rejsy) między Konstantą a portami Palestyny, odgrywałaby rolę pomocniczą w stosunku do portów polskich, jeśli chodzi o drobnicowe przesyłki tranzytowe.

Olbrzymie znaczenie dla handlu między krajami, które omywa Bałtyk a krajami na dalekiem zapleczu portów polskich, miałoby prowadzenie trajektu kolejowego między Gdynią a najbliżej i najkorzystniej położonym punktem w Szwecji (port Ystad), jak to ma miejsce między niemieckim portem Sassnitz a szwedz-

W celu zwiększenia możliwości akwizycji ładunków tranzytowych na porty polskie, należałoby również pomyśleć o rozbudowie sieci portowych placówek akwizycyjnych na zapleczu (Rumunja) oraz stworzenia podobnych w krajach, leżących nad Bałtykiem, a w pierwszym rzędzie w Szwecji. Należyta organizacja oraz sprężysta działalność takich placówek, może w dużym stopniu przyczynić się do ruchu tranzytowego poprzez obydwa porty polskiego obszaru celnego a ponadto umożliwić ściślejszą współpracę handlową z temi krajami.

O naszą ekspansję

STAŁY niedobór w naszych stosunkach handlowych z krajami zamorskiemi, wyrażający się w roku 1934 cyfrą 162 miljonów złotych, w związku ze stale malejącą od 1931 roku nadwyżką bilansu handlowego w obrocie naszym z krajami kontynentu europejskiego doprowadził w miesiącu maju bieżącego roku do ujemnego salda handlowego.

Dla krajów biednych, zmuszonych do opłacania procentów od inwestowanego kapitału zagranicznego, nawet niewielkie saldo ujemne w stosunkach handlowych może oznaczać poważny niedobór w bilansie płatniczym. Przy sumie około 200 — 250 miljonów zł., wywożonych rocznie z Polski tytułem procentów, nie możemy pozwalać sobie na luksus ujemnego salda handlowego, musimy posiadać stałą nadwyżkę w obrotach handlowych z zagranicą. Jeżeli ta nadwyżka ma tendencję do zaniku na kontynencie europejskim, to musimy nasz niedobór z innemi kontynentami doprowadzić do zera i w ten sposób zneutralizować tendencje do zachwiania naszej równowagi gospodarczej.

Na każdym z lądów zamorskich dużo jeszcze jest do zrobienia. Na najbliższym z nich—Afryce olbrzymie połacie stoją otworem dla pol-

skiego towaru. Są to wszystkie kolonje mandatowe, gdzie jako członek Ligi Narodów, korzystamy z tych samych uprawnień, co i mandatarjusze, oraz kolonje (Wybrzeże Kości Słoniowej, Wybrzeże Złote, Nigerja i inne), objęte t. zw. konwencją nigeryjską z 1892 roku, na mocy której stosuje się w nich politykę otwartych drzwi w stosunku do ekspansji gospodarczej wszystkich narodów świata.

Pojemność rynków wymienionych kolonij jest duża, ale przez Polskę nie wyzyskana, n. p. Wybrzeże Kości Słoniowej importuje towarów za sumę przeszło 100 miljonów franków francuskich rocznie. Spotykamy tam tekstylja sowieckie, cukier czeski, kartofle holenderskie, cement jugosłowiański, lecz nigdzie towarów polskich.

Pierwszą próbą naszej ekspansji na wymienionych terenach było wysłanie przez Ligę Morską i Kolonjalną statku „Poznań" z trzema tysiącami ton polskich towarów, które najzupełniej wytrzymały konkurencję z analogicznemi towarami obcemi. Za tym pierwszym statkiem pójdą następne. Liga Morska i Kolonjalna przystąpiła już do akcji zorganizowania stałych stosunków handlowych z Afryką Zachodnią, którą zamierza pokryć siecią magazynów i faktoryj polskich i przez nawiązanie bezpośrednich stosunków z konsumentem uniezależnić ekspansję handlową od pośrednictwa miejscowego elementu cudzoziemskiego, który z natury rzeczy niechętnem okiem patrzeć będzie na postępy polskiego handlu na czarnym lądzie.

Obok penetracji handlowej została zapoczątkowana akcja plantacyjna. Już siedmiu plantatorów, częściowo otrzaskanych uprzednio z warunkami życia w Afryce, zabrało się w Liberji do plantowania surowców kolonjalnych. Za nimi wkrótce pójdą inni i niedaleki już jest czas, kiedy obok ćwierci miljona osadników południowo-amerykańskich będziemy mogli wykazać się posiadaniem sporego zastępu plantatorów afrykańskich.

Domy handlowe, faktorje, plantacje, lekarze i technicy polscy staną się podstawą naszej ekspansji na terenie Afryki.

Jednocześnie ze wzmożeniem ekspansji gospodarczej na nowych kontynentach musimy myśleć o terenach dla ekspansji ludzkiej. Nie zapominajmy, że przed wojną w warunkach gospodarczych zasadniczo lepszych z terytorjum dzisiejszej Rzplitej przeszło 200 tysięcy osób rocznie emigrowało za ocean i około 600 tysięcy udawało się na roboty sezonowe do Niemiec. Dzisiaj to się skończyło, ale ludzie muszą jeść. Trzeba szukać nowych dróg, któreby choć w części dały ujście dla energji ludzkiej, spragnionej pracy i chleba. I tutaj możemy wzorować się na Japończykach, którzy dziesiątkami tysięcy rocznie napływają do Brazylji, korzystając z daleko idących ułatwień kredytowych. Japończyk jedzie na kredyt, dostaje działkę ziemi, inwentarz, narzędzia pracy i nasiona na kredyt, korzysta z pomocy instruktorskiej również na kredyt. Należność jednak spłaca i swojemi spłatami umożliwia rozbudowę japońskiego osadnictwa w Brazylji na coraz większą skalę. I w tej dziedzinie Liga Morska i Kolonjalna staje się pionierem nowych dążeń. Nabywa obszary w Brazylji, przygotowuje je pod osadnictwo i w najbliższej przyszłości, bo już w lipcu wyśle pierwszy transport osadników na

swoją kolonję, noszącej miano „Morskiej Woli”.

Wprawdzie udogodnienia, jakie Liga zapewnia swoim osadnikom, nie mogą iść w porównanie z japońskiemi, ale nie zapominajmy, że są to pierwsze kroki, o które w naszych warunkach wcale nie było łatwo. Automatyzm, inercja, bezwład tak się rozpanoszyły w naszem życiu gospodarczem, że przełamywanie tego bezwładu szczególnie na odcinku, nagół mało znanym i rozumianym, a przytem wymagającym pewnego nakładu pieniężnego, do zadań łatwych nie należy, ale powszechne głodowanie naszej wsi oraz 400—500 tysięcy rocznego przyrostu naturalnego są tym czynnikiem, który ani na chwilę nie pozwala zapomnieć, że obok ekspansji gospodarczej jest równie ważnem zagadnieniem sprawa ekspansji ludzkiej. Żaden przeto ze środków, mogących odciążyć przeludnienie wsi, nie może być pominięty, a jednym z nich jest osadnictwo nietylko w dalekiej Brazylji, Argentynie czy Paragwaju, lecz i pobliskiej Francji.

„Burza” i „Wicher” z wizytą w Kilonji

W ZWIĄZKU z odejściem naszych kontrtorpedowców „Burza” i „Wicher” z wizytą do Niemiec, w d. 25. VI. rano przyjechał samochodem do Gdyni attaché wojskowy Ambasady Niemieckiej w Warszawie gen. Schindler, którego powitały władze wojskowe.

Po śniadaniu w kasynie Dowództwa Floty Wojennej gen. Schindler w otoczeniu Szefa Sztabu kom. Solskiego oraz przydzielonego oficera udał się motorówką na redę portu wojennego gdzie okręty pod dowództwem Komandora Frankowskiego oczekiwały na odejście.

Po przepisowem powitaniu generał Schindler wszedł na pokład kontrtorpedowca „Burza” i po przywitaniu się z komandorem Frankowskim przeszedł przed frontem warty honorowej, poczem udał się do mesy Dowódcy, gdzie podejmowano generała lampką wina. — Komandor Frankowski dziękował gen. Schindlerowi za przybycie do Gdyni oraz zapewnił, że podległy mu personel okrętów cieszy się z możliwości poznania niemieckiej marynarki wojennej, którą dotąd, niestety, znał tylko z opisów.

W odpowiedzi gen. Schindler zaznaczył, że jest szczęśliwy, iż może żegnać okręty polskie, odchodzące do jego Ojczyzny i zapewnił, że jednostki bojowe Polski podczas pobytu w Niemczech będą witane nie tylko przez niemiecką Marynarkę Wojenną, lecz przez cały Naród Niemiecki i wyraził przeświadczenie, że osobisty kontakt towarzyszy broni morskiej obydwóch krajów przyczyni się do wzajemnego poznania sąsiadujących Narodów.

Po koleżeńskiej rozmowie, generał Schindler życząc „szczęśliwej podróży”, przeszedł przed frontem warty honorowej i żegnając się z Komandorem Frankowskim oraz jego otoczeniem odsalutował banderę, poczem opuścił pokład, udając się z powrotem motorówką do portu Wojennego w towarzystwie Szefa Sztabu Kom. Solskiego, z którym następnie zwiedzał port Gdyński, a w godzinach południowych opuścił Gdynię.



Attaché wojskowy Rzeszy, gen. Schindler, po pożegnaniu na pokładzie O. R. P. „Burza”





Flotylla kontrtorpedowców polskich udaje się z wizytą do Kilonji

STANISŁAW Hr. LEDÓCHOWSKI

Składy sprzętu morskiego, pochodzącego z rozbiórki statków

OBSERWUJĄC stały rozwój Gdyni i niesłabnące, mimo kryzysu, tempo prac przy rozbudowie portu i miasta, wysuwa się pewne zagadnienie, pozostające w ścisłej łączności nietylko z portem, miastem i całem wybrzeżem, ale bodajże wiążące się z całym rozwojem polskiej marynarki handlowej.

Zagadnienie, którego istotę tytuł niniejszego artykułu wskazuje, wydawać się może na pozór niezbyt godnem uwagi, zwłaszcza, że wszystko co buduje się w Gdyni i wybudować się zamierza, musi być wyrazem najnowszych zdobyczy techniki morskiej, wyrazem przemyślanych, częściowo zaś wprowadzonych już w czyn organizacji handlowo-morskich.

Warunki te i dążności, przez realizację których Polska zdobywa w świecie zasłużone uznanie, powołują też do życia kwestję składów starego sprzętu okrętowego, pochodzącego z rozbiórki statków, aczkolwiek, dla osób nieobeznanych może to być sprawą nie godną uwagi.

Mimo to, poruszając w niniejszym artykule myśl o stworzeniu „polskiego pociejowa morskiego” (w Warszawie egzystują od wielu lat składy różnorodnych używanych materjałów, maszyn, części samochodów i t. p. które są zbierane w dzielnicy handlowej miasta, znanej pod popularną nazwą „Pociejów”) kieruję się nietylko wytycznemi zdobytemi na drodze teroetycznych rozważań.

Za propagowaniem tej myśli przemawiają następujące czynniki: primo—doświadczenie wielu lat pracy mej w tej dziedzinie przy budowie i prowadzeniu w Mikołajowie nad Morzem Czarnem własnych zakładów remontu statków, secundo zaś przykłady krajów związanych od wieków z morzem.

Wprawdzie wojna światowa wypaczyła niektóre pojęcia o poszczególnych wartościach, zdeprecjonowanych przez utworzenie koncernów i potężnych ugrupowań przemysłowych, dających w czasie konjunktury szybkie zyski, oraz doprowadziła tą drogą do pewnego lekceważenia i marnowania dóbr, które w całokształcie gospodarki narodowej mogłyby zaważyć wiele. Jednak nakazy życia są silniejsze, a twierdzenie że „nic w naturze nie ginie” musi mieć zastosowanie w całej rozciągłości również w sprawie gospodarstwa morskiego.

W starych portach egzystują oddawna specjalne przedsiębiorstwa dopełniające się wzajemnie, stanowiące niekiedy nawet przedsiębiorstwa jakby bliźniacze, w tem znaczeniu, że funkcje ich są ściśle od siebie uzależnione. Zadaniem tych przedsiębiorstw jest: 1) rozbiórka starych statków, 2) utrzymywanie składów wszelakiego sprzętu morskiego, pochodzącego z rozbiórki, 3) prowadzenie stoczni dla budowy mniejszych statków z materjałów pochodzących głównie z rozbiórki statków wycofanych.

Przedsiębiorstwa te w żadnym wypadku nie szkodzą interesom wielkich stoczni okrętowych, gdyż zadania ich i cele są inne. Grupują one mianowicie wokoło siebie drobniejszy kapitał, stwarzając pole działania dla ludzi przedsiębiorczych z inicjatywą, wreszcie dając zatrudnienie rzeszy robotników różnych specjalności.

Przebieg rozwoju drobnego i średniego przemysłu przed wojną poucza dokładnie o jego znaczeniu w życiu każdego kraju. Jaskrawym przykładem może służyć Belgja, gdzie obok rozwiniętego przemysłu wielkiego, egzystowały tysiące małych fabryk i warsztatów, które przysparzały krajowi dobrobyt i nawet bogactwo. Podobną sytuację obserwowano dawniej również w b. Kongresówce, gdzie rozwiniętym szeroko był drobny i średni przemysł, opierający swą egzystencję głównie na pracy, związanej z istnieniem wielkich zakładów przemysłowych.

To samo widzimy w marynarce, gdzie obok wielkich towarzystw okrętowych, opartych o wielomiljonowe kapitały, egzystują zwykle liczne małe towarzystwa i jednostki samoistne. Wypełniają one odrębne cele i zadania, nie krzyżujące interesów wielkich przedsiębiorstw, a raczej uzupełniające je.

Jak dla powstania lądowego drobnego przemysłu niezbędne są składy używanych, lecz zdatnych maszyn, narzędzi czy materjałów pomocniczych, tak samo mniejszy przemysł morski wiąże się z koniecznością utworzenia składów sprzętu morskiego. Tylko przy tych warunkach mogą powstać mniejsze stocznie dla budowy nowych statków, mając na miejscu materjały z rozbiórki statków starych. Zarazem powstaną wtedy też różne warsztaty remontowe dla obsługi obcych statków, przybywających do gdyńskiego portu. Powodzenie podobnych warsztatów będzie zapewnione z uwagi na możność szybkiego dokonywania mniejszych remontów, z zamianą uszkodzonych części właśnie dzięki tym składom, w których zawsze znajdą się brakujące części, a które po niewielkiej przeróbce i uzupełnieniu, nadadzą się do zainstalowania w miejsce zniszczonych. Ma to specjalne znaczenie wobec krótkiego postoju

statków, niepozwalającego na wykonywanie części nowych.

Składy te, bezwątpienia, przyczynią się do rozwoju mniejszych stoczni, pośrednio zaś oddadzą niepoślednie usługi szczególnie przy powstaniu przybrzeżnej floty handlowej, która choć składa się przeważnie z małych jednostek, tem nie mniej w rozwoju portu macierzystego odgrywa dużą rolę, wywierając dobroczynny wpływ na:

1) rozwój przewozów, tworząc przybrzeżną flotę (trampy),

2) przyciągnięcie kapitału prywatnego do przedsiębiorstw morskich

3) zwiększenie obrotu dużych towarzystw okrętowych, gdyż zwożąc z poblizkich portów mniejsze partje towarów i gromadząc je w dużych ilościach w Gdyni, skoncentrują ładunki dla okrętów oceanicznych,

4) wpłynie na powiększenie opłat portowych i podatków,

5) powiększy zakres wychowania zastępów marynarzy, gdyż pływanie na dużych statkach nie wyrabia typu samodzielnego marynarza, ponieważ na nich niema tych trudności i tego zmagania się z morzem, jak na statkach małych,

6) wytworzenie wreszcie armatorów, których u nas prawie zupełny jest brak.

Pozatem, składy używanego sprzętu morskiego, zorganizowane odpowiednio i prowadzone na miejscu, pobudzą inicjatywę prywatną i chęć wykorzystania taniego kupna z przyczyn psychologicznych, bowiem to leży już w naturze ludzkiej, że łatwiej jest zdecydować się na jakieś przedsięwzięcie, lub przystąpienie do interesu, jeśli widzi się szanse ułatwionej tranzakcji. W ostatnim wypadku szanse potęgują się przez to, że ma się do czynienia z efektywnym materjałem, a niekiedy z częściowo gotowym objektem, wymagającym tylko umiejętnego skojarzenia całości.

Bez porównania trudniejsza jest decyzja, jeśli idzie o przedsięwzięcia, z którego realizacją związane są nieznane trudności, które, choć nieraz urojone, u początkujących przedsiębiorców istnieją jednak i paraliżują ich dobre chęci i projekty.

U nas w Polsce w tym kierunku dałoby się zrobić więcej, niż w innych krajach, a to z tego względu, że za przyciągnięciem ludzi czynu do przedsięwzięć morskich przemawiać będzie nietylko zwykłe wyrachowanie, lecz także do pewnego stopnia nowość i atrakcyjność interesu.

W tym kierunku jest duże pole do działania i przypuszczać należy, że jeśli zachęci się ludzi i ułatwi im pracę, to bez trudności odpowiednie kapitały znajdą się, mając w perspektywie pewność, iż w tej dziedzinie przemysłu u nas na długie lata nie potrzeba obawiać się nadprodukcji.

Oczywiście, jak we wszystkich sprawach o znaczeniu rozwojowem dla życia gospodarczego kraju, zainteresowanie i poparcie odnośnych sfer jest wielce pożądane. Przy tworzeniu i organizacji składów sprzętu morskiego koniecznem jest zwłaszcza, życzliwe ustosunkowanie się miarodajnych czynników, mających decydujący wpływ na rozbudowę portu i organizację życia portowego. Ważnym warunkiem będzie także sprawa regulacji hipotek morskich.

Wreszcie, należy zaznaczyć, że postulaty omawianego artykułu wiążą się ściśle ze sprawą rozbiórki statków, która stanowi jakby pierwszy etap całokształtu tego zagadnienia.

Wysuwając na pierwszy plan sprawę Składów Sprzętu Morskiego, należy liczyć się z tem, że składy takie dadzą impuls do racjonalnego rozwinięcia kwestji rozbiórki i w odpowiednim stopniu wzbudzą zainteresowanie potrzebnego do niej kapitału, który wtedy znajdzie cel angażowania się.

Rozbiórkę statków wprawdzie zainicjowała już „Centrala Zakupu Złomu" lecz cele tego przedsiębiorstwa są inne, gdyż mają na względzie otrzymanie jedynie złomu na przetopienie — co z punktu widzenia interesów tego przedsiębiorstwa jest zupełnie zrozumiałe. Pozatem są czynione próby utworzenia osobnych towarzystw prywatnych dla tejże sprawy, lecz jak dotąd nie dały one rezultatów, jako że do mało rentownego przedsiębiorstwa trudno znaleźć finansistów. Dopiero przy zorganizowaniu rozbiórki statków w oparciu o składy sprzętu morskiego i wyzyskaniu wynikających z takiej koncepcji korzyści, sprawa ta nabierze aktualności.



Orkiestra Marynarki Wojennej gra...



Nowoczesne, szybkie przeładowywanie węgla w żelaznych skrzyniach wagonowych





Przeładowywanie węgla i koksu z wbudowanymi sitami i sortownią





DEMAG

DŹWIGI I URZĄDZENIA PRZEŁADOWCZE

dla wszelkiego rodzaju towarów

Mosty przeładunkowe od 20 do 200 m rozpiętości, również z wbudowanymi bunkrami, taśmy transportowe i urządzenie rozdzielcze, krany wyładowcze z zasięgiem ramienia do 35 m.

Dźwigi obrotowe, przesuwalne na torach normalnych lub gąsienicach do 10 ton nośności.

Elektryczne, szybkobieżne podnośniki dla magazynów i warsztatów, normalne suwnice i lekkie przesuwalne dźwigi wiszące, specjalne chwytaki dla różnorodnych towarów, dla przegłębi statków, jednolinowe i motorowe, chwytaki „Polyp".

PRZEDSTAWICIELSTWO NA POLSKĘ:

KONCERN MASZYNOWY Sp. Akc.

WARSZAWA, MARSZ. FOCHA 12, TEL. 610-08, 689-90. KRAKÓW, RYNEK GŁÓWNY 25, TEL. 140-15

Zagadnienia budowlane na tle rozwoju miast

WZROST ludności i rozwój życia gospodarczego powodują konieczność ciągłych zmian w rozbudowujących się miastach. Wypadki te zachodzą tem częściej i szybciej, im szybsze jest tempo rozwoju handlowego i przemysłowego miasta.

Rozbudowa śródmieści większych miast odbywa się dziś z powodu braku wzgl. ograniczonej ilości parcel budowlanych, oraz wysokiej ich ceny raczej w kierunku pionowym, niż poziomym.

Oprócz tendencyj najracjonalniejszego wykorzystania drogiego gruntu śródmiejskiego, grają tu rolę jeszcze inne czynniki. Gmachy wysokie nadają się bardzo łatwo do ujęcia panującego w nich trybu życia i pracy.

Wymienione przyczyny powodują, że budynki monumentalne i handlowe buduje się dziś coraz wyższe. Zachodzi również często konieczność podwyższenia budynków już istniejących. Z rozbudową taką muszą się liczyć w pierwszym rzędzie urzędy państwowe, miejskie, banki, domy biurowe, handlowe i t. p. W dobie obecnej stagnacji mało jest bowiem przedsiębiorstw, które miałyby środki na zbudowanie sobie gmachu odpowiadającego ich nowym potrzebom, a to tembardziej, że w wielu wypadkach należałoby zburzyć gmach stary i w jego miejsce wystawić wielki nowoczesny, co łączy się zwykle z dużą stratą.

Burzenie istniejących gmachów nie zawsze może wchodzić w grę ze względu na ewent. dobry ich stan, wysoką wartość budowlaną, jako też dużą wartość urządzeń. Zresztą żadne przedsiębiorstwo lub urząd nie znoszą przerw lub zaburzeń w swoim trybie pracy. Najprostszem wyjściem jest zwykle w takich wypadkach zmiana niskiego budynku na wysoki gmach, tembardziej, że sprzyja temu okoliczność, iż prawie wszystkie wyżej wymienione gmachy, o ile są starszej daty, zajmują w stosunku do swej wielkości nadmiernie duże parcele.

Zadanie to dałoby się stosunkowo łatwo rozwiązać, o ileby mury i fundamenty posiadały wytrzymałość zezwalającą na przejęcie ciężaru dalszych piętr. Wprawdzie wykonywano w czasach powojennych dużo nadbudówek, zawsze jednak ilość nowych piętr ograniczała się tylko do jednego, dwóch, wyjątkowo tylko trzech, a to z powodu niewystarczającej nośności murów. Nietrudno udowodnić, że ekonomiczność takiej nadbudówki jest mała. Należyte wykorzystanie drogich parcel i gruntów wielkiego miasta wymaga ekonomiczniejszego rozwiązania. Wartość gruntów śródmieścia wykorzystana zostaje o wiele racjonalniej, o ile np. gmach 4-ro piętrowy podwyższy się o dalsze kilka pięter, gdyż koszty budowy rozłożą się na większą ilość kondygnacyj. Przy obecnych wysokich cenach gruntów śródmiejskich stanowi to niezaprzeczalną korzyść finansową.

Nadbudowy tego rodzaju łatwo przeprowadzić, stosując jako konstrukcję nośną szkielet, a w szczególności szkielet stalowy. Kondygnacje mające być nadbudowane tworzą przy tym systemie budowy odrębną budowlę, która nie obciąża murów dolnego budynku, lecz spoczywa na stalowych słupach, przenoszących ciężar za pośrednictwem własnych fundamentów na grunt budowlany. Słupy stalowe usztywnia się zapomocą dźwigarów poziomych, oraz łączy ze słupami względnie murami stojącego już budynku. Przy dzisiejszym stanie techniki fundowania można nawet przy złym gruncie i piwnicach o ograniczonej wysokości, wykonać zawsze nowe fun-

damenty dla dowolnej prawie ilości pięter, które mają zostać nowo-wybudowane.

Wogóle w budowlach stalowo-szkieletowych i nadbudowach wykonanych przy pomocy szkieletu stalowego nie przeszkadza się w czasie wykonywania robót normalnemu ruchowi ulicznemu oraz użytkowaniu dolnego budynku i odwrotnie, późniejsza rozbiórka może być uskuteczniona niezależnie od nadbudowy, która spoczywa samodzielnie i bezpiecznie na własnej podstawie. Odbywa się to w ten sposób, że w czasie wstrzymania użytkowania najwyższego piętra budynku, zrywa się ściany, układa podciągi i belki stropowe według nowego planu na słupach nadbudówki, wypełnia ścianę lekkim materjałem i wreszcie przenosi się do wnętrza dawne jego urządzenie, jak również urządzenie piętra bezpośrednio pod nim się znajdującego. W ten sposób postępuje się aż do parteru, zamiast więc, jak się to zwykle robi, opróżniać cały budynek na raz, opróżnia się tylko jedno piętro. To małe ograniczenie normalnego toku pracy jest bardzo ważne dla większych instytucyj i przedsiębiorstw, przyczem nie przerywa zupełnie pracy w nadbudowywanej części budynku. System ten, jak widać, zezwala również na zupełną przebudowę istniejących już domów bez żadnych przeszkód i bez zmian trybu życia w danym gmachu.

Możliwość wykonania rozszerzenia, przebudowy i zmian, ma również wielkie znaczenia dla budownictwa przemysłowego. Przyczyny, które powodują tu tę konieczność, są o wiele liczniejsze niż w budownictwie mieszkaniowem. Jeżeli okoliczności te przewiduje się, co zawsze winno mieć miejsce, należy użyć dla danej budowli odrazu materjału konstrukcyjnego, któryby łatwo pozwolił na późniejsze wykonanie wszelkiego rodzaju zmian.

Materjałem tym jest stal, a konstrukcje stalowe znalazły m. in. z tego właśnie powodu tak szerokie zastosowanie w budownictwie przemysłowem. Charakterystyczny przykład daje Gdynia która większość swych nowoczesnych budowli stawia na szkieletach stalowych. Wszelkie nadbudowy, rozszerzenia i t. d. wykonane być mogą pozatem w konstrukcjach stalowych bez konieczności demolowania, a więc bez przeszkód ruchu, co ma duże znaczenie ekonomiczne, a nieraz umożliwia wykonanie robót, z których trzebaby wogóle zrezygnować, mając do czynienia z budowlami monolitycznemi.

Wykonanie przeróbek budynków przemysłowych stalowo-szkieletowych jest nietylko łatwe, ale równocześnie bardzo szybkie i niezależne od warunków atmosferycznych, czy pory roku.

Jedną z przyczyn przebudowy objektów przemysłowych wzgl. częstych ich remontów, jest też osiadanie się słabego gruntu budowlanego. Można wprawdzie przewidzieć odpowiednie fundamentowanie, niemniej jednak budynki tak dużych rozmiarów jak przemysłowe, narażone są silniej na szkodliwe działanie nawet drobnych ruchów gruntu, niż inne. W tych właśnie wypadkach stosowanie konstrukcyj stalowo-szkieletowych uznane zostało za wysoce wskazane, gdyż szkody powstające z powodu osiadania się budynków tego typu są znacznie mniejsze niż przy innych budowlach.

W czasach obecnych, gdy bardziej niż kiedy indziej zmuszeni jesteśmy budować w sposób jaknajekonomiczniejszy, należałoby u nas zwrócić baczniejszą uwagę na budownictwo stalowo - szkieletowe. Niewątpliwie w wielu wypadkach będzie można je stosować nietylko ze względu na techniczne ale i ekonomiczne zalety. Budownictwo stalowo-szkieletowe stanowi bowiem doskonały przykład zdolności przystosowania się do zmiennych warunków.



Przygotowywanie sieci

Połączenie Wisły z Gdynią

JAK wynika z cyfr urzędowej statystyki portu gdyńskiego za ostatnie 3 lata, a mianowicie: rok 1932, 1933 i 1934 przywóz ładunków do Gdyni drogą wodną wzrasta i w ciągu tych trzech lat prawie podwaja się.

Zasadniczo do roku 1932 drogą wodną do Gdyni szły tylko wyłącznie prawie masowe ładunki cukru, przewożone berlinkami rzecznemi.

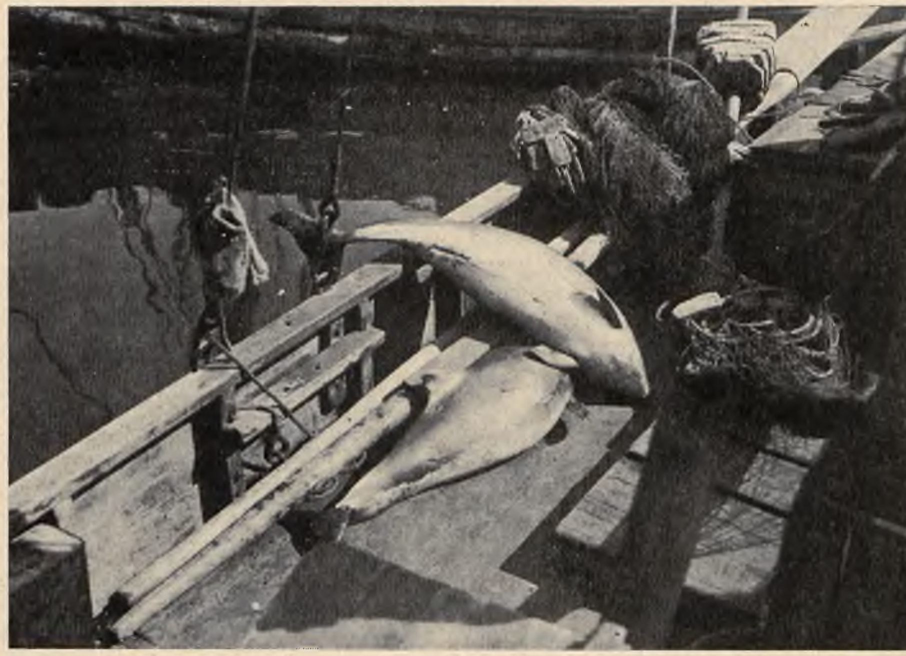
Dopiero z rozpoczęciem przez T-wo „Vistula" regularnego ruchu przewozowego via Tczew przy pomocy parostatków przybrzeżnej żeglugi, idących przy każdej sile wiatru do 10-ciu stopni Beauforta, a więc dających gwarancję szybkiej dostawy ładunków i łączących regularne linje żeglugi na całej przestrzeni Wisły, przywóz do Gdyni zwiększa się całym szeregiem najrozmaitszych artykułów.

Przywóz towarów drogą wodną wgłąb kraju kształtuje się wybitnie w zależności od rozwoju regularnego połączenia z Tczewem i uniezależnienia się od stanu pogody i siły wiatru w zatoce.

Najlepiej udowodniają to cyfry wykazujące, że gdy w roku 1932 wywieziono z Gdyni drogą wodną zaledwie 6301 ton, z których prawie 5000 ton stanowiły masowe ładunki ryżu idące barkami wiślanemi, to w roku 1934-ym (po wprowadzeniu regularnej komunikacji z Tczewem) przywóz drogą wodną na Wisłę dochodzi do 43.028 ton różnego rodzaju ładunków (udział w tym przewozie Twa „Vistula" wynosi przeszło 65% pomimo straty na rzecz konkurencji masowego przewozu ryżu).

Władze gdańskie, w interesie których nie leży rozwój tych połączeń rozpoczęły robić utrudnienia parostatkom regularnej żeglugi, zmuszając je do kursowania przez wąskie przejście portu gdańskiego (starą Motławą) i wychodzenia na morze przez Neufahrwasser. Dopiero dzięki osobistej interwencji Komisarza Rządu Polskiego w Gdańsku Pana Ministra Kazimierza Papee w Senacie w. m. Gdańska udało się uzyskać od Władz Gdańskich pozwolenie czasowe na kursowanie statku „Carmen" przez Neufahrwasser.

W ten sposób połączenia żeglugowe z Tczewem, a więc z całą Wisłą uzależnia się od władz gdańskich,



Delfiny

które mogą w każdej chwili utrudnić pracę w razie dalszego rozwoju linji żeglugi polskiej.

Dla rozwoju żeglugi polskiej konieczne jest utrzymanie głębokości nurtu Wisły przynajmniej do Tczewa w granicach conajmniej 2,5 metra, niezbędnych dla normalnego kursowania statków przybrzeżnej żeglugi i wprowadzenie sygnalizacji świetlnej, o co zabiegają już tow. żeglugowe.

Poza utrudnieniami natury nawigacyjnej i technicznej, jakie żegluga prywatna spotyka w swojej przełomowej drodze wywalczania sobie dojścia do Gdyni, statki polskie przybrzeżnej żeglugi muszą zaopatrywać się w węgiel według taryfy wewnętrznej, obowiązującej w kraju, gdy żegluga gdańska zaopatruje swoje statki w tani węgiel bunkrowy.

T-wo „Vistula" w zrozumieniu nietylko korzyści wynikających z rozwoju taniego przewozu wodnego, ale i wybitnych walorów turystycznych, jakie posiada Wisła i połączenie przez zatokę Gdańską i Gdynię wprowadziło konsekwentnie od 2-ch lat połączenie codzienne pasażersko-turystyczne z Tczewa do Gdyni, dając w ten sposób możność przejazdu turystów z całej Polski, wodą poczynając od Tarnobrzegu do Gdyni, czyli na przestrzeni prawie 750 klm. linji wodnej.

Dzięki temu, jak widać ze statystyki urzędowej Portu Gdyni rozwój tego ruchu przedstawia się, jak następuje:

przyjechało do Gdyni — w 1933 r. 768 osób; w 1934 r. 12.642 osób;
wyjechało z Gdyni Wisłą „ „ 263 „ „ 7.483 „

W roku bieżącym, dzięki ulepszeniom wprowadzonym na tej linji, ruch w obie strony znacznie się wzmaga i prawdopodobnie ulegnie conajmniej *podwojeniu w stosunku do roku ubiegłego*, co świadczy, że przed żeglugą polską otwierają się duże możliwości, szczególnie przy poparciu przez Rząd prywatnej inicjatywy.

Jurata w pełnem słońcu

ZNANE już powszechnie i nader popularne uzdrowisko na Helu Jurata, rozpoczęło trzeci swój sezon bardzo wcześnie w tym roku. Już bowiem na święta wielkanocne zorganizowana została wycieczka, która na puste o tej porze wybrzeże Bałtyckie wprowadziła ruch i życie. W czasie Zielonych Świąt zjazd był ogromny, a teraz życie i sezon już w całej pełni.

Komfortowy hotel „Lido", otwarty już od końca kwietnia, posiada bieżącą, ciepłą i zimną wodę, we wszystkich pokojach, centralne ogrzewanie i elektryczne oświetlenie, Niemałą atrakcję hotelu stanowi również pierwszorzędna, wykwintna. kuchnia, pozostająca pod wytrawnym zarządem firmy b. Langner z Warszawy, oraz dancing i bridgeroom na miejscu.

Poza hotelem istnieje w Juracie cały szereg pensjonatów, które już poczynając od 12 złotych dziennie zapewniają mieszkanie z utrzymaniem. Informacji w tej sprawie dostarcza Zarząd Pensjonatu JURATKA w Juracie.

W obecnej chwili wykończa się w pośpiesznem tempie budowę nowych łazienek, z ciepłemi kąpielami morskiemi oraz kawiarni z dancingiem i baru nad otwartem morzem. Goście kuracyjni będą mieli możność korzystania ze stałej opieki lekarskiej na miejscu, z hydropatji, masażów etc.

Strona sportowo rozrywkowa przedstawia się nader dodatnio: piękny kort tenisowy, motorówki, wycieczki, możliwość pływania na otwartem morzu z jednej i w zatoce, z drugiej strony, stwarzają z Juraty doprawdy wymarzone miejsce letniego pobytu.

Nie od rzeczy jest również wspomnieć, że Jurata, posiadając osłonę od wiatrów w postaci wysokopiennych lasów, odznacza się specjalnie łagodną aurą i największą ilością dni słonecznych ze wszystkich miejscowości półwyspu.

Wszystkie te walory, w połączeniu z piękną piaszczystą plażą, wyjątkowo malowniczem położeniem całej miejscowości i niezwykłym w naszych warunkach uzdrowiskowych komfortem — jednają Juracie coraz większą popularność w kraju, stwarzając z tego ślicznego zakątka prawdziwą perłę polskich uzdrowisk nadmorskich.

Syndykat Emigracyjny

DZIAŁALNOŚĆ Syndykatu Emigracyjnego obejmuje wszelką pomoc emigrantom przed i przy rozpoczęciu podróży, a mianowicie: udzielanie wszelkich informacyj, uzyskiwanie dla emigrantów niezbędnych dokumentów i zezwoleń u władz polskich i konsularnych obcych pomoc i pośrednictwo w zakupie kart okrętowych do wszystkich krajów świata, urządzanie zbiorowych transportów, urządzanie i prowadzenie hoteli dla wychodźców, wreszcie pośrednictwo w uzyskiwaniu kredytów i współdziałanie z instytucjami i towarzystwami, zajmującemi się ruchem emigracyjnym i osadniczym. Prace te wykonywa Syndykat przy pomocy sieci własnych placówek (oddziałów) w 22 większych miastach Polski, 600 korespondentów w miastach powiatowych i gminach oraz Oddziału w Rio de Janeiro.

Dla ruchu turystycznego, zwłaszcza dla wycieczek zbiorowych godnemi uwagi są wygodnie urządzone hotele dla emigrantów, które w sezonach letnich w znacznej mierze wykorzystywane są przez zbiorowe wycieczki turystyczne, znajdujące w hotelach tych noclegi w warunkach hygienicznych oraz tanie utrzymanie.

Hotele emigracyjne znajdują się: w Gdyni (adres: Gdynia — Obóz Emigracyjny) na tysiąc łóżek, we Lwowie w Domu Emigracyjnym (ul. Wiśniowieckich 4) na 100 łóżek oraz w Warszawie (ul. Kozielska 10) na 100 łóżek.

Centrala Syndykatu Emigracyjnego znajduje się w Warszawie, ul. Króla Alberta I Nr. 7.

Sanatorjum dla chorych piersiowych w Rudce

SANATORJUM w Rudce, instytucja społeczno-dobroczynna, niezarobkowa, powstała w 1908 r. z inicjatywy i staraniem ś. p. Doktora Teodora Dunina z ofiar społecznych.

Zakład czynny cały rok. Własny teren leśny 50 ha., 178 met. nad poziomem morza. Lasy sosnowe, grunt piaszczysty, przepuszczalny.

Budynek główny obszerny murowany ze 120 łóżkami dla chorych, świetlica, jadalnia, kaplica. Pokoje dla chorych (system korytarzowy). 1 lub 2 osobowe. Wszystkie od południa. W każdym umywalnie skanalizowane z wodą bieżącą. Urządzenia techniczne i sanitarne, elektryczne oświetlenie, centralne ogrzewanie, kanalizacja, kamera dezynfekcyjna, pralnia mechaniczna, maszyna do wyjaławiania naczyń stołowych.

Leżalnie zimowe i letnie.

Urządzenia lekarskie. Apteka. Pracownie: analityczna, roentgenologiczna i terapji fizykalnej.

Salka operacyjna. Gabinet dentystyczny.

Stała opieka lekarska przez lekarzy i siostry zamieszkałych na miejscu. Stosowane są najnowsze metody rozpoznawcze i lecznicze.

Rozrywki dla chorych. Bibljoteka. Gry towarzyskie w świetlicy, fortepian, gramofon, radjo z głośnikiem w świetlicy i słuchawki przy każdem łóżku i przy leżakach na leżalni. Aparat kinematograficzny.

Pożywienie chorych 5-krotne dziennie w nieograniczonej porcjami ilości. Dieta indywidualna według wskazań lekarza. Opłaty pobierane są poniżej kosztów własnych.

Zgłoszenia kierować do Zarządu Sanatorjum w Rudce stacja Mrozy. Informacji udziela także Komitet Sanatorjum w Rudce. Warszawa, Ossolińskich 4.

Ustawodawstwo gospodarcze

UKAZAŁ się „Dziennik Ustaw R. P.” Nr. 43 z dnia 19 czerwca r. b., w którym opublikowane zostały m. in. następujące rozporządzenia o charakterze gospodarczym:

rozp. ministra Przem. i Handlu z dnia 31 maja r. b. w porozumieniu z ministrem Op. Społ. o zmianie rozp. z dnia 31 marca 1934 r. o ustanowieniu i zakresie działania Komisji Kwalifikacyjnej dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim, tudzież o trybie zaliczania w poczet robotników portowych (poz. 287);

rozp. ministra Przem. i Handlu z dnia 1 czerwca r. b. o zmianie rozp. z dnia 12 kwietnia 1933 r. o wprowadzeniu obowiązku legalizacji taksometrów nowych, naprawianych i sprowadzanych z zagranicy (poz. 288);

rozp. ministra Rolnictwa i R. P. z dnia 4 czerwca r. b. o zmianie rozp. z dnia 2 czerwca 1934 r. o rozszerzeniu czasu ochronnego dla niektórych zwierząt łownych (poz. 289);

rozp. Ministra Rolnictwa i R. P. z dnia 6 czerwca r. b., wydane w porozumieniu z ministrem Skarbu, o opłatach za scalenie gruntów i znoszenie służebności oraz za odrysy dowodów pomiarowych (poz. 290);

rozp. ministra Sprawiedliwości z dnia 8 czerwca r. b., wydane w porozumieniu z ministrami: Skarbu oraz Przem. i Handlu, o opłatach w postępowaniu przed sądem rejestrowym (poz. 291).

SZWECJA

Rybostan Bałtyku zagrożony

SFERY ichtjologiczne i gospodarcze Szwecji są mocno zaniepokojone pojawieniem się w roku bieżącym w wodach szwedzkich kraba pochodzenia chińskiego zwanego przez niemców „Wollhandkrabbe". Jest to krab sześciokątny, średnicy 10—15 cm a odznaczający się tem, że kleszcze ma pokryte gęstem włosiem, skąd pochodzi jego nazwa niemiecka.

Zjawił się on po raz pierwszy w Europie kilka lat temu u ujścia Łaby w okolicy Hamburga, dokąd został prawdopodobnie zawleczony statkami z Chin, których wybrzeża stanowią jego właściwe miejsce zamieszkania. Widocznie posiada on specjalnych wrogów przeszkadzających jego rozmnażaniu się. W Europie zaś posiadając widocznie sprzyjające warunki rozmnożył się nadzwyczaj szybko tak, że spotyka się dziś miljony tych szkodników u wybrzeży bałtyckich Niemiec.

Jest to skorupiak nadzwyczaj żarłoczny, pożerający narybek i ryby ujęte w sieciach rybackich. Zdaża się, że rybacy zapuściwszy sieci przez noc, nad ranem wydobywali zamiast ryb aż do 20.000 kg takich krabów, ryby zaś były pożarte, a sieci porwane na strzępy.

Ten gatunek kraba jest tem niebezpieczniejszy, że żyje on równie dobrze w morzu jak w słodkiej wodzie, a nawet wędruje na daleką odległość na lądzie. Sam zaś nie nadaje się jako żywność dla europejczyków, aczkolwiek chińczycy ponoć uważają go jako przysmak.

W jesieni zeszłego roku obserwowano pierwsze egzemplarze tego kraba w wodach południowej Szwecji i spodziewano się że klimat północny nie będzie mu służył i że dalej nie zawędruje. Tymczasem w tym roku pojawiły się one już w środkowej Szwecji a parę tygodni temu wyłowiono parę sztuk w pobliżu portu sztokholmskiego, i jednego w porcie Gevle, dalej na północ. Obawiają się zatem, że nietylko morze Bałtyckie ale i wody wewnętrzne Szwecji mogą w krótkim czasie być zaatakowanemi nową zarazą ze wschodu.

Uczeni ichtjolodzy stoją narazie bezradni jak zwalczać tego groźnego wroga rybostanu. Niszczy on w zarodku rybostan morski i rzeczny i mnożąc się z niesłychaną szybkością, znosi widocznie wszelkiego rodzaju klimaty, sam będąc zabezpieczony przed wrogami któreby jego rozrost hamowały. Zagrożone są wszystkie wybrzeża Bałtyku i nietylko Niemcy i Szwecja mają powód do niepokoju i troski o przyszłość rybołówstwa, ale też inne kraje graniczące z Bałtykiem, między niemi też i Polska.

Flota handlowa Szwecji

W DNIU 30 kwietnia r. b. flota handlowa Szwecji liczyła 1.042 statki parowe o pojemności 1.010.568 ton brutto, a 690.716 ton netto, statków silnikowych liczyła 368 o pojemności 537.663 t. br. i 379.046 t. n. zaś żaglowców, przeważnie wyposażonych w silniki pomocnicze, 911 o pojemności 81.703 t. br. i 62.000 t. n. czyli razem 2.321 okrętów o pojemności 1.629.934 t. br. i 1.131.762 t. n.

Tabor floty handlowej zatem, zmniejszył się w porównaniu z początkiem roku o 2 jednostki oraz o 6.432 t. br. i 4.797 t. n. Mianowicie, ubyło 5 statków parowych, natomiast przybyło 1 statek silnikowy i 2 statki żaglowe o pojemności 552 t. br. i 384 t. n.

Wobec trwającego jeszcze zastoju w ruchu żeglugowym, nieznaczny ubytek oznacza tylko wyzbycie się i wyranżerowanie kilku przestarzałych jednostek które i tak byłyby unieruchomione.

Wogóle jednak, daje się zauważyć pewne polepszenie konjunktury nawigacyjnej, a na linjach stałych, w szczególności do portów transatlantyckich, ruch się znacznie ożywił. Modernizowanie taboru żeglugowego stale postępuje naprzód i zaznacza się zastępowaniem stopniowem tonażu parowego statkami silnikowemi. W pierwszym kwartale roku bieżącego linja Południowo-Amerykańska uruchomiła nowy okręt silnikowy „Argentina" o pojemności 5.500 t. n., towarowy ale dający również pomieszczenie dla kilkunastu pasażerów ze wszystkiemi nowoczesnemi wygodami.

Polepszenie konjunktury zaznaczyło się też wzmożeniem ruchu budowlanego na stoczniach szwedzkich. Wielkie stocznie w Göteborgu, „Götaverken", po ukończeniu szeregu zamówień dla linji włoskich i francuskich posiadają jeszcze zamówienia na cały rok bieżący. Tak samo inne stocznie pracują w pełni, co świadczy iż minął kryzys zaufania co do widoków rozwoju konjunktury żeglugowej w najbliższej przyszłości.

Połowy śledzi na północnym Atlantyku

WRÓCIŁA w pierwszych dniach czerwca do Göteborgu szwedzka flotyla rybacka, która od kwietnia uprawiała połów śledzi na wodach między północną Szkocją a Norwegją. Rezultat tych połowów okazał się rekordowym. Poza śledziami, nadzwyczaj bogatym okazał się połów dorszy, w szczególności gatunku używanego na wyrabianie suszonych stokfiszy, konsumowanych w znacznej ilości w Szwecji podczas zimy.

Ma to dla rybaków zachodniego wybrzeża Szwecji tem większe znaczenie, że rynek niemiecki, dawniej najpojemniejszy na śledzie świeże ze Szwecji, dzisiaj jest dla tego produktu zamknięty przez cła ochronne i utrudnienia dewizowe, przez co ludność uprawiająca połów na morzu jest ograniczona do rynku szwedzkiego. Spadek cen śledzi i makreli zatem będzie skompensowany zarobkiem osiągniętym ze stokfiszy.

Flotyla rybacka wyrusza na nową wyprawę w końcu miesiąca czerwca.

Import węgla do Szwecji

OŻYWIŁ się w ciągu kwietnia r. b. import węgla, przeważnie z Anglji, ponieważ spostrzeżono się że pozostawały znaczne luki w umówionej traktatowo kontyngentowej ilości węgla angielskiego. Ale jednocześnie wzmógł się też import węgla polskiego aczkolwiek nie osiągnięto jeszcze cyfr ilościowych roku zeszłego.

Korzyści dla Polski z układu handlowego szwedzko-amerykańskiego

MIĘDZY St. Zjednoczonemi a Szwecją zawarty został układ handlowy, zawierający klauzulę największego uprzywilejowania. Na podstawie układu, obowiązującego między Polską a St. Zjednoczonemi, korzyści uzyskane przez Szwecję będą się również stosować do towarów polskich.

Największe zainteresowanie eksporterów polskich budzi zwolnienie od cła przez Stany Zjednoczone: celulozy sulfitowej niebielonej oraz celulozy sulfatowej (zarówno bielonej jak i niebielonej) obniżka cła na niektóre gatunki papieru, (w szczególności pakowego), żelaza i stali zimno-walcowanej oraz zimnociągnionej, wyroby z blachy żelaznej emaljowanej, oraz ustalenie cła na niektóre gatunki drutu walcowanego.

Podwyżki stawek celnych w Szwecji

PARLAMENT szwedzki uchwalił szereg nowych podwyżek celnych, m. in. na wyroby fajansowe, bakelit, płyty i rury z bakelitu.

Nowe stawki celne weszły w życie z dniem 11 czerwca r. b.

Zmiana umowy rozrachunkowej niemiecko-szwedzkiej

W NAJBLIŻSZYM czasie odbędzie się w Berlinie niemiecko-szwedzka konferencja handlowa w sprawie dokonania pewnych zmian niektórych postanowień umowy rozrachunkowej niemiecko-szwedzkiej.

Inicjatywa zwołania konferencji wyjść miała od Szwecji, która pragnie dokonania poprawek w dotychczasowej procedurze rozrachunkowej z Niemcami.

Przewidywanie złych zbiorów w Szwecji

POSUCHA i chłody, które dotąd panują w Szwecji, pozwalają przewidywać, że tegoroczne zbiory będą niższe od zbiorów zeszłorocznych. W razie niedoboru zbóż Szwecja ma zaczerpnąć z zapasów zeszłorocznych zbiorów, które wynoszą 350 tys. ton.

Podpisanie umowy handlowej szwedzko-włoskiej

W RZYMIE odbyło się podpisanie umowy w sprawie uregulowania gospodarczych stosunków pomiędzy Szwecją i Włochami. Aktu podpisania dokonał szef rządu włoskiego Mussolini i ambasador szwedzki w Rzymie oraz przewodniczący szwedzkiej delegacji do rokowań handlowych z Włochami Arvid Richert.

ŁOTWA

Niedomagania polsko-łotewskiej współpracy gospodarczej

ŁOTWA jest nietylko jednym z najbliższych, bo bezpośrednio z nami graniczących sąsiadów, ale i jednem z tych państw z któremi losy związały nas w zaraniu odbudowywania naszej niepodległości. Węzły przyjaźni zadzierzgnięte na polach bitew, i przypieczętowane żołnierską krwią braterstwo broni, stały się trwałym fundamentem dobrych sąsiedzkich stosunków pomiędzy obu krajami. Znalazło to zwłaszcza wyraz w dziedzinie współpracy politycznej i rozszerzających się coraz bardziej kontaktach kulturalnych.

Jedynie dziedzina współpracy gospodarczej pozostawia w dalszym ciągu dużo do życzenia.

Stosunki handlowe pomiędzy Polską i Łotwą nietylko nie dotrzymują kroku dobrym i przyjacielskim stosunkom politycznym, ale wyraźnie od nich odbiegają wykazując zamiast tendencji rozwojowej coraz większe dążenie do kurczenia się, ograniczenia, zaniku. Nieświadoma istoty rzeczy opinja publiczna Łotwy często czyni za ten stan odpowiedzialną Polskę, która, utrudniać ma rzekomo rozwój tych stosunków przez stosowanie jakoby wobec eksportu łotewskiego nadmiernych ograniczeń. W rzeczywistości sprawa przedstawia się całkiem inaczej.

Polska eksportowi łotewskiemu żadnych specjalnych tam nie stawia i żadnych wyjątkowych ograniczeń do niego nie stosuje. W stosunku do Łotwy obowiązują te same prawa i przepisy co i do innych bliższych i dalszych sąsiadów naszych, a jeżeli mogą znaleźć zastosowanie jakieś zmiany to tylko w kierunku wprowadzenia ułatwień młodemu sąsiadowi naszemu w jego penetracji na rynek polski. Wina leży zatem nie po polskiej stronie; coprawda nie można również za tego rodzaju stan rzeczy winić i Łotwy. Przyczyny bowiem zastoju i kurczenia się polsko-łotewskich obrotów gospodarczych są różnorodne, a najważniejszemi bodaj z nich to—pokrewna struktura gospodarcza obu krajów i przytłumienie przez kryzys rozpędu kupieckiej inicjatywy prywatnej, a pozatem wyjątkowo małe zainteresowanie rynkiem polskim ze strony eksporterów łotewskich.

Polska wywozi do Łotwy artykuły masowe jak węgiel, sól, naftę, które ze względu na cenę i jakość wytrzymać mogą najostrzejszą nawet konkurencję—to samo dotyczy zakupywanych ostatnio u nas przez Łotwę szyn i parowozów, jak i wielu innych artykułów, mogących zwycięsko konkurować z produkcją państw innych.

Łotwa, jako kraj par excelence rolniczy przywiązuje specjalną wagę do eksportu produktów rolnych. Rynek polski do tego się nie nadaje, bo w tym zakresie jesteśmy sami eksporterami. Nie lepiej przedstawia się również sprawa z możliwością eksportu łotewskich wyrobów przemysłowych.

Źle zorganizowany i obciążony nadmiernemi wydatkami administracyjnemi przemysł łotewski pracuje bowiem drogo i nie posiada zdolności konkurencyjnej. Obecnie po uruchomieniu Izby Przemysłowo-Handlowej i zapowiadań reorganizacji przemysłu sytuacja niewątpliwie zmieni się na lepsze, ale na to trzeba jeszcze czekać długo. Łotwa nie posiada też dobrze zorganizowanych biur sprzedaży, nie studjuje należycie rynków zagranicznych, nie robi żadnych wysiłków w kierunku nawiązania bezpośrednich kontaktów z zagranicznym światem kupieckim i wogóle w zakresie handlu zagranicznego zachowuje się wyraźnie pasywnie.

Jeżeli widzimy jakiś przejaw inicjatywy — to z reguły jest to inicjatywa rządowa, a nie organizacyj prywatnych. Dzieje się to dlatego może, że zarówno w handlu jak i przemyśle dominującą rolę odgrywają czynniki niełotewskie, które ze sferami obecnie rządzącemi nie znalazły jeszcze wspólnego języka. Wobec takiego stanu rzeczy trudno się dziwić, że eksport

łotewski nie może wywalczyć sobie godnego miejsca na tak bliskim i wygodnym rynku polskim. Poprostu nikt jeszcze poważnie nie pomyślał o zdobyciu tego rynku, który dla Łotwy mógłby mieć przecież naprawdę duże znaczenie.

Nie widać również starań w kierunku znalezienia sposobów polepszenia bilansu handlowego z Polską na innej drodze, poza eksportem, a przecież przy dobrej woli z obu stron możliwości takie niezawodnie udałoby się znaleźć. Poprostu brakuje organu, któryby stale i konsekwentnie pracował nad pogłębieniem i rozwojem polsko-łotewskich stosunków gospodarczych.

Rolę taką spełnićby mogła najlepiej Łotewsko-Polska Izba Handlowa — instytucja taka jednakże nie istnieje i narazie nie słychać aby myślano o jej utworzeniu. A od tego trzebaby zacząć.

Sytuacja gospodarcza Łotwy w oświetleniu ministra finansów

ŁOTEWSKI min. finansów Ekis, przemawiając w Smiltene w czasie obchodu 50-lecia miejscowej kasy pożyczkowej zaznaczył, że warunki w jakich pracuje dziś łotewskie ministerstwo finansów są wyjątkowo ciężkie. W ciągu ub. roku udało się z wielkim trudem podnieść nieco obroty handlu zagranicznego. Obroty te w 1933 r. wynosiły 45 milj., w 1934 — 52 milj., a w roku bieżącym osiągnięto już 62,8 milj. łatów.

W zakresie eksportu nie osiągnięto jednak jeszcze pożądanej granicy i rząd w dalszym ciągu czyni wysiłki w kierunku zwiększenia wywozu, starając się jednocześnie o utrzymanie importu w granicach realnych możliwości. W ostatnich czasach przystąpiono do sanacji stosunków w bankowości, przeprowadzając gruntowną „czystkę" życia bankowego. „Chorym" bankom okazana będzie pomoc ze strony nowoutworzonego łotewskiego Banku Kredytowego.

Wszyscy ci, którzy podnieśli w ubiegłych latach straty nie z własnej winy, na pomoc taką będą mogli liczyć.

Jeżeli chodzi o wykonanie budżetu państwowego, to min. Ekis ma nadzieję, że tegoroczny budżet uda się zamknąć bez deficytu.

Rejestracja przedstawicielstw firm zagranicznych na Łotwie

W TYCH dniach dokonana została rejestracja przedstawicielstw zagranicznych firm handlowych, przemysłowych, transportowych i asekuracyjnych.

Rejestrację przeprowadzała państwowa Komisja Walutowa. Stosownie do ogłoszonego w dniu 2 maja rb. rozporządzenia, każde nowopowstające w Łotwie przedstawicielstwo zagraniczne winno być zgłoszone do rejestracji najpóźniej w ciągu 2 tygodni od dnia rozpoczęcia działalności.

Likwidacja banków na Łotwie

ZNAJDUJĄCE się w Rydze Bank Kupiecki oraz Centralny Bank Rolniczo-gospodarczy weszły w okres likwidacji. Likwidację przeprowadza Łotewski Bank Kredytowy, który przejął sprawy i archiwa banków likwidowanych. W ciągu najbliższych miesięcy ma ulec likwidacji jeszcze 7 innych prywatnych banków łotewskich.

W dniu 24 kwietnia rb. ogłoszone zostały w łotewskim Dzienniku Urzędowym (Valdibas Vestn. Nr. 92) nowe przepisy, dotyczące powstawania i działalności instytucji bankowych w Łotwie.

Pogłębianie portu ryskiego

OD kilku dni prowadzone są intensywnie prace przy pogłębianiu portu ryskiego. Roboty prowadzone są na trzy zmiany.

Postępujące uprzemysłowienie Łotwy

W DALSZYM ciągu do władz napływają zgłoszenia o zezwolenie na założenie nowych przedsiębiorstw. Zgłoszenia dotyczą przedewszystkiem młynów, przędzalń, warsztatów mechanicznych i laboratorjów chemicznych. Władze udzielają zezwoleń na założenie nowych przedsiębiorstw tylko w wypadkach usprawiedliwionych interesem gospodarczym kraju.

FINLANDJA

Sytuacja gospodarcza Finlandji

FINLANDJA żyje w dalszym ciągu pod znakiem pomyślnej konjunktury gospodarczej. Wszystko wskazuje na to, że północny ten kraj odrywa się powoli od kryzysu światowego i odbudowuje swe życie gospodarcze, opierając je na mocnych i trwałych fundamentach.

Poprawa sytuacji ekonomicznej widoczna jest na każdym kroku. Zwiększyły się obroty handlu, intensywniej pracuje przemysł, zdobywając coraz więcej zamówień, widać również poważną poprawę na rynku bezrobocia które z 32 tysięcy w kwietniu 1934 spadło do 18 tys. w kwietniu r. b. Protesty wekslowe, których w kwietniu 1934 było 352 na sumę 1,5 milj. marek fin. w tym samym miesiącu r.b spadły do 352 na sumę 0,8 milj. mk.

Najbardziej może jednak poprawa sytuacji odbiła się na realizacji budżetu państwowego. Budżet zeszłoroczny zamknięty został nadwyżką 35 milj. mk. — (Wpływy—4,135,7 milj., wydatki—4.100,7 milj. mk.). Pomyślny stan skarbu państwa umożliwił rządowi zrealizowanie planu gospodarczego tak w zakresie ogólnych inwestycyj państwowych, jak i podniesienia dobrobytu obywateli.

Wykazują również zwyżkę pozycje bilansu handlowego. Pierwszy kwartał rb. wykazuje po stronie wywozu sumę 973,3 milj., a postronie przywozu 1020,4 milj. marek fin.—w roku ub. w tym samym czasie wywóz wynosił 846,1 milj., a przywóz 876,8 milj. mk. Deficyt bilansu handlowego wzrósł z 30,7 milj. w pierwszym kwartale 1934 do 47,1 milj. za pierwszy kwartał rb.

Deficytem tym nikt się jednakże w Finlandji nie przeraża, wiadomą jest bowiem rzeczą, że powstaje on corocznie w miesiącach zimowych wskutek znacznego ograniczenia w tych miesiącach, ze względu na warunki klimatyczne, wywozu finlandzkiego. Różnica ta pokrywana jest z reguły wzmożonym wywozem w letnich miesiącach nawigacyjnych.

Podstawą bogactwa Finlandji jest las i hodowla oraz związane z hodowlą gospodarstwo mleczne. Trzeba przyznać, że w zakresie eksportu tych artykułów Finlandja radzi sobie zupełnie dobrze i nie słychać narzekań na brak rynków zbytu, zwłaszcza jeżeli chodzi o eksport leśny, który stale wzrasta. W kwietniu r. b. wywieziono 23,900 stds materjałów tartych, 1934 r.—19,200 stdt. 54,400 fm. okrąglaków 16.700 m^3—1934 r. i 9,977 t. papierówki. (9.153 t.).

Fińsko-niemiecka umowa clearingowa

OSIĄGNIĘTE zostało porozumienie co do prolongaty do końca roku bież. fińsko-niemieckiej umowy rozrachunkowej z 2 pa-ź dziernika 1934 r. Jednocześnie do układu tego wprowadzone zostały pewne zmiany, dotyczące otrzymywanych przez eksporterów fińskich zaliczek, oraz sposobu obliczania prowizji, kosztów transportu itd.

Nowy traktat handlowy pomiędzy Finlandją i Turcją

W TYCH dniach nastąpiło podpisanie nowego fińsko-tureckiego traktatu handlowego. Nowy traktat stanowi potwierdzenie istniejących dotychczas pomiędzy obu państwami umów handlowych, nie wprowadzając żadnych specjalnych zmian do stosunków obecnych.

ESTONJA

Gdynia — jako port tranzytowy państw Bałtyckich

NIEDAWNO bawiła w Polsce grupa dziennikarzy estońskich, która korzystając z zaproszenia polsko - estońskiej ententy prasowej zwiedziła w ciągu kilkudniowego pobytu ważniejsze ośrodki gospodarcze naszego kraju.

Na trasie wycieczki znalazła się również i Gdynia. Wywarła ona na estończykach potężne wrażenie. Po powrocie do kraju przedstawiciele prasy estońskiej poświęcili Gdyni szereg artykułów pełnych najwyższych pochwał i entuzjazmu dla naszego portu bałtyckiego, który nazywają „polskim New Yorkiem".

Opinja ta jest tem cenniejsza, że pochodzi od przedstawicieli narodu tak ściśle związanego z morzem, narodu wielkich i odważnych żeglarzy, posiadającego kilka własnych dużych portów. Dziennikarze estońscy byli w Gdyni poraz pierwszy, a choć słyszeli o niej dużo—to jednak, jak sami przyznają, „rzeczywistość przeszła marzenia". Artykuły sprawozdawcze dają dokładny opis portu, jego najnowszych urządzeń, podkreślają tempo życia miasta i prac portu, z uznaniem wyrażają się o uprzejmości i gościnności gospodarzy, przytaczają charakterystyczne obrazki i spostrzeżenia własne, niekiedy bardzo ciekawe i głębokie.

Najbardziej jednak interesującemi są te ustępy artykułów, w których autorzy kreślą wielkie perspektywy rozwojowe, otwierające się przed Gdynią—„pierwszym portem Bałtyku".

Estończycy nie należą do ludzi, szarżujących słowami. W wypowiadaniu swych opinji i sądów są niezwykle ostrożni, może nawet zaostrożni i zatrzeźwi. Tem większą zatem wagę mają ich wynurzenia, rokujące młodemu portowi polskiemu wielkie i szerokie perspektywy.

Redaktor „Waba Maa" p. Wellner przepowiada, że Gdynia stanie się wkrótce głównym ośrodkiem handlu zagranicznego państw Bałtyckich, ich portem tranzytowym i centralą zaopatrzenia szeregu dziedzin przeprzemysłu i handlu tych państw. Redaktor Wellner wyraża nadzieję, że sfery gospodarcze Estonji nawiążą z Gdynią bliższy i bezpośredni kontakt, zapoznając się bliżej z działalnością tego największego dziś portu bałtyckiego. Dla ożywienia tych stosunków należałoby, zdaniem p. Wellnera, urządzać do Gdyni, jak najczęstsze wycieczki, aby przedstawiciele obcych narodów i obcych państw mieli możność przekonania się naocznie, że wszystko to, co się mówi i pisze o tem „polskiem oknie na świat" nie jest fikcją, ale najprawdziwszą rzeczywistością.

Podobne myśli wypowiadane są również i przez innych uczestników wycieczki. Wszyscy zgodni są co do tego, że Gdynia w najbliższej przyszłości—w handlu bałtyckim zacznie odgrywać dominującą rolę, że stanie się ona nietylko wielkim portem Polski, ale i punktem tranzytowym dla państw Bałtyckich. Pozycja taka należy się Gdyni tak ze względu na jej sytuację geograficzną, jak i na nowoczesne zaopatrzenie techniczne, którem góruje nad innemi portami Bałtyku.

Artykuły ilustrowane są licznemi zdjęciami i wykresami, przedstawiającemi pracę portu i rozmach budowlany nowego nadbałtyckiego „miasta przyszłości" — Gdyni.

Łotwa zabiega o zwiększenie eksportu do Estonji

POSELSTWO łotewskie zabiega o ulokowanie na rynku estońskim różnych artykułów przemysłu łotewskiego aby w ten sposób wyrównać niekorzystny dla Łotwy bilans handlowy z Estonją. Oba te państwa obowiązuje od kwietnia umowa clearingowa, przewidująca wyrównywanie różnicy bilansowej przez zwiększenie eksportu strony poszkodowanej.

Pozatem pomiędzy Łotwą i Estonją istnieje umowa, opierająca się na t. zw. klauzuli bałtyckiej, która we wzajemnych obrotach towarowych zapewnia obu państwom specjalne zniżki celne na szereg towarów produkcji lokalnej.

Obniżenie frachtów w ruchu przybrzeżnym

ROZWÓJ komunikacji samochodowej spowodował poważną konkurencję dla ruchu przybrzeżnego oraz na drogach wodnych wewnątrz kraju.

W Estonji, która posiada doskonałe drogi samochodowe i stosunkowo tanie materjały pędne konkurencja ta stała się specjalnie groźną, doprowadzając jeżeli nie do zupełnego zlikwidowania to w każdym razie do poważnego ograniczenia ruchu statków na niektórych linjach przybrzeżnych i śródlądowych.

Walcząc z konkurencją samochodów, właściciele statków zmuszeni byli pójść ostatnio na znaczną obniżkę frachtów przewozowych, redukując do minimum swoje żądania.

DANJA

Obroty handlowe Polski z Danją

WEDŁUG urzędowej statystyki duńskiej, ogólna wartość przywiezionych z Polski towarów w ciągu pierwszych 4 miesięcy b. r. wynosiła 9,1 milj. kor. duńskich, wywiezionych do Polski 2,5 milj. k. d. Saldo bilansu handlowego było korzystne dla Polski i wyniosło 6,6 milj. kor. duńskich.

W porównaniu z odpowiednim okresem r. ub. przywóz z Polski wykazuje wzrost o 1,4 milj. koron, wywóz do Polski spadek o 0,3 milj. kor., wskutek czego ujemne saldo dla Danji wzrosło o 1,7 milj. k. d. Najważniejszemi towarami importowanemi z Polski były zboże, węgiel, drzewo i t. d.

Sowiety zakupują w Danji statki wzamian za drzewo

RZĄD sowiecki zamówił w Danji 3 statki przeznaczone do transportów drzewa, za sumę 6 miljonów koron duńskich. Zapłata nastąpi w formie kompensacji drzewem oraz owocami.

Podpisanie umowy duńsko - sowieckiej

PRZEDSTAWICIELE Danji oraz Rosji Sowieckiej podpisali w Moskwie traktat handlowy, który ma obowiązywać do końca bieżącego roku i zawiera m. in. postanowienia, przewidujące sposób załatwiania spraw walutowych, jakie powstaną w związku z obustronną wymianą handlową tych krajów.

Handel zagraniczny Polski w maju

HANDEL zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska przedstawiał się w maju r. b. — według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego— następująco:

Przywóz—211.034 ton, wart. 70.079 tys. zł.
Wywóz—1.036.897 ton, wart. 68.261 tys. zł.

Ujemne saldo bilansu handlowego w maju r. b. wynosi więc 1.818 tys. zł.

W porównaniu z kwietniem r. b. wywóz spadł o 5.434 tys. zł., przywóz zaś zmniejszył się o 3.847 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): jaj o 1,1 węgla o 0,6, skór futrzanych o 0,4, lnu i odpadków o 0,4, cynku i pyłu cynkowego o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): nawozów o 1,4, jęczmienia o 1,3, żyta o 1,0, bali, desek, łat, opołów o 1,0, ziemniaków świeżych o 0,6, bekonów o 0,6, cukru o 0,6, kłód, dłużyc o 0,6.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): wełny owczej surowej niepranej o 2,2 ryżu o 2,0, samochodów o 0,8, elektrycznych: maszyn, aparatów, przyrządów, ich części—o 0,7, wełny owczej pranej o 0,5, silników tłokowych, lokomobil, turbin o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (milj. zł.): jabłek świeżych o 1,1, kawy o 1,1, żelastwa o 1,1, skór surowych o 1,0, kakao o 0,9, tytoniu i wyrobów tytoniowych o 0,6, pomarańcz i cytryn o 0,5, bawełny i odpadków o 0,5, herbaty o 0,4, śledzi świeżych, solonych o 0,4 nawozów o 0,4, skór futrzanych o 0,4.

Ruch okrętów w Gdańsku w maju

RUCH okrętów w porcie gdańskim w miesiącu maju wykazuje wzrost w stosunku do kwietnia.

Do portu gdańskiego weszło w maju (w nawiasach cyfry za kwiecień b. r.) 363 okręty (332) o pojemności 247,857 trn. (208,237), wyszło 357 okrętów (353) o poj. 249,052 trn. (222,367).

Obrót towarowy portu gdańskiego w maju

OBRÓT towarowy portu gdańskiego w maju przedstawiał się następująco (w tysiącach ton — pierwsza cyfra w nawiasie dane dla kwietnia b. r., druga — dla maja r. ub.): przywóz 72,5 (34,5—46,0), wywóz 356,4 (323,7—508,8).

W ciągu pierwszych 6-ciu miesięcy b. r. obrót wynosił w tys. ton (w nawiasie cyfry za ten sam okres czasu r. ub.): przywóz 225,9 (198,3), wywóz 1.764,1 (2.407,4).

Budowa nowych statków w stoczniach niemieckich

STOCZNIE niemieckie otrzymały nowe znaczne zamówienia.

Hamburska stocznia Blohm und Voss uzyskała od „Deutsch-Africa-Linien" zamówienie na budowę dwóch statków pasażerskich o pojemności 16 tys. ton każdy. Statek ten oprócz pomieszczeń na ładunki posiadać będzie kabiny dla 150 pasażerów I klasy i 350 pasażerów klasy turystycznej.

Stocznia „Deschimag" w Bremie rozpoczęła budowę trzech frachtowców po 8 tys. trb. każdy — dla koncernu „Unilever". Zapłata za 3 frachtowce nastąpi ze strony koncernu w formie kompensacji dostawą surowców dla niemieckich fabryk tłuszczów i olejarni.

Bezpośrednia regularna komunikacja Gdynia — porty bawełniane St. Zjedn.

AMERYKAŃSKA linja okrętowa Southern States Line w New Orleans uruchomiła bezpośrednią regularną komunikację między bawełnianemi portami Zatoki Meksykańskiej—Houston, Galveston i New Orleans a Gdynią. Statki będą narazie kursować raz na miesiąc i będą odpływały z portów Golfu około 15-go każdego miesiąca. Na przyszłość przewidziane są częstsze połączenia.

Jest to już druga linja amerykańska, która uruchamia bezpośrednią komunikację z Gdynią. Przedstawicielstwo na Gdynię i Gdańsk linja powierzyła Polskiej Agencji Morskiej w Gdyni.

Połączenie okrętowe między polskiemi portami a Maltą

W OSTATNICH czasach uruchomione zostało regularne połączenie okrętowe między portami polskiemi a portami Malty. Komunikacja ta utrzymywana jest przez Towarzystwo Okrętowe „Svenska Orient Line".

Uruchomienie bezpośredniego i regularnego połączenia między Polską a Maltą stanowi niewątpliwie czynnik, który może ułatwić w dużym stopniu wywóz polskich towarów na Maltę i powiększyć dostawy, dotychczas uskuteczniane, jak również przyczynić się do rozpoczęcia wywozu artykułów, które nie były w tym kierunku eksportowane.

Zainteresowanie się Hamburga sprawami polskiemi

ŻYWE zainteresowanie się Hamburga sprawami polskiemi uwidacznia się od dłuższego czasu w kołach gospodarczych. Kupiectwo hamburskie coraz więcej stara się o rozbudowę dawnych i nawiązanie nowych stosunków z firmami i instytucjami handlowemi w Polsce, utrzymując w tym celu stały kontakt z konsulatem R. P. w Hamburgu. Wyrazem tych dążności jest wydany ostatnio przez znany hamburski instytut badania gospodarstwa światowego „Welt-Wirtschafts-Archiv" specjalny polski numer organu tejże instytucji „Wirtschaftsdienst".

Obok artykułów publicystów hamburskich, omawiających polskie sprawy gospodarcze, handlowe i żeglugowe, numer ten zawiera słowo wstępne radcy handlowego ambasady R. P. w Berlinie dr. Rawity Gawrońskiego i artykuły: prezesa B.G.K. dr. Góreckiego i prezesa Związku Banków Fajansa o finansach i kredycie polskim, wiceministra Komunikacji Bobkowskiego o współpracy polsko-niemieckiej w dziedzinie komunikacji i dyrektora Izby Przem. Handl. w Warszawie Jakubowskiego o samorządzie gospodarczym w Polsce.

Oddanie na rozbiórkę wielkiego statku niemieckiego pasażerskigo

S/S „CAP POLONIO", należący do towarzystwa Hamburg Sud-America, został oddany na złom. Przez szereg lat po wojnie był to największy statek niemiecki (pojemność 21.000 trn). Od r. 1931 był on unieruchomiony i stał w Hamburgu na kotwicy. Kilkakrotne próby uruchomienia go skończyły się niepowodzeniem. „Cap Polonio" był zbudowany w r. 1914, a więc nie był stosunkowo starym statkiem pasażerskim.

Eksport soli z Polski

ZARÓWNO olbrzymie bogactwa jak i różnorodność gatunków soli w Polsce odkrywa przed naszym krajem wielkie możliwości eksportowe. To też należy oczekiwać, że z chwilą unormowania się stosunków międzynarodowych, sól polska znajdzie się na wszystkich rynkach.

Z większych transportów soli, jakie wywieziono przez port gdyński wymienić należy 3000 ton do Montrealu, dla firmy Canpol. Transport ten obejmował sól jadalną oraz sól dla celów mleczarskich. Sól ta pakowana była zgodnie z życzeniem odbiorców w worki bawełniane rozmaitej pojemności oraz w beczki.

Niemieccy armatorzy i maklerzy okrętowi w sprawie żeglugi na Bałtyku

W TYCH dniach odbył się w Lubece zjazd armatorów i maklerów okrętowych, zainteresowaanych w niemieckiej żegludze na Bałtyku.

Przebieg obrad i powzięte uchwały trzymane są w ścisłej tajemnicy. W sprawie tej wydano tylko krótki oficjalny komunikat, donoszący, że na zjeździe omówiono wszystkie problemy, dotyczące żeglugi na Bałtyku, oraz że główny cel zjazdu, t. j. poznanie wzajemne życzeń wszystkich grup zainteresowanych, został całkowicie osiągnięty.

Głównym powodem zwołania zjazdu było cofnięcie subwencyj rządowych dla żeglugi kabotażowej na Bałtyku.

W kołach żeglugi opowiadają, że głównym tematem rozmów i uchwał odbytego w Lubece zjazdu były trudności, z jakiemi walczy niemiecka żegluga na Bałtyku zarówno regularna, jak i trampowa, wreszcie kabotażowa oraz żaglowce motorowe.

Przyczyną tych trudności było—zdaniem uczestników zjazdu—zmniejszenie się zatrudnienia dla linij dowozowych naskutek tworzenia dalekomorskich linij przez Rosję, Finlandję, Skandynawję i Polskę. Niemałą rolę odgrywała tu również, według uczestników zjazdu, łatwiejsza konkurencja ze strony obcych towarzystw okrętowych dzięki posługiwaniu się przez nich zdeprecjonowaną walutą. Niemieckie koła żeglugowe zwracają również uwagę na subwencje, jakie są udzielane statkom amerykańskim, angielskim, włoskim, holenderskim oraz szwedzkim.

Ciekawym jest również argument, wysuwany przez te koła, że dzięki Traktatowi Wersalskiemu, który zmusił Niemcy do wydania większych jednostek floty handlowej, pracującej na Morzu Niemieckiem, mocarstwom zwycięskim—ta część floty niemieckiej mogła się „odmłodzić" przez dokonanie budowy szeregu nowych statków. Statki niemieckie z Bałtyku, które nie dochodziły do wielkości, określonej przez Traktat Wersalski, i wobec tego nie zostały wydane państwom zwycięskim — pozostały nadal w ruchu i dziś cała ta flota jest przestarzała, a na jej odświeżenie niema pieniędzy.

Zdaniem zjazdu, pomoc finansowa, udzielana przez rząd Rzeszy, jest niedostateczna i powinna być zwiększona. Zjazd nazywa tę pomoc nie subwencją, tylko wyrównaniem strat walutowych.

Zakup morskich statków handlowych przez Sowiety zagranicą

DO LENINGRADU powróciła z zagranicy specjalna komisja, delegowana przez komisarjat transportów wodnych, w celu zakupu morskich statków handlowych i pasażerskich. Od października r. ub. komisja zakupiła w Holandji, W. Brytanji, Niemczech, Szwecji, Norwegji i Belgji łącznie 50 statków morskich i holowników oraz 1 okręt ratunkowy. Ogólny tonaż zakupionych statków wynosi 221,719 ton.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za maj—czerwiec Polskiej Agencji Morskiej

Na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim panowało w obu miesiącach sprawozdawczych dość znaczne ożywienie. O ile w maju można było kalkulować na podstawie notowań z poprzednich miesięcy, o tyle w czerwcu, a szczególnie pod koniec miesiąca stawki frachtowe wykazały tendencję zwyżkową. Zjawisko to tłumaczy się zwiększoną podażą ładunków w Leningradzie, Finlandji, Szwecji, krajach bałtyckich, oraz w portach Morza Białego z jednej strony, zaś zbiorowej akcji różnych zrzeszeń armatorów, zmierzającej do nie obniżenia stawek frachtowych z drugiej strony.

Anglja:

Zafrachtowano poza statkami linjowemi, cały szereg statków trampowych. Żądano za D. B. B. z Gdańska do Londynu sh. 30 — za std. na warunkach Baltwood net, zaś z Gdyni do Londynu S. C. D. sh. 28 — za std. W okresie sprawozdawczym wywieziono również z Gdańska cały szereg partyj pszenicy po następujących stawkach:

Gdańsk — Bristol sh. 8/9 p. to. ca. 800 to.

Gdańsk — Sharpness sh. 10/3 p. tp. ca. 750 to.

Gdańsk — Liverpool sh. 10/3 p. to. ca. 750 to.

Gdańsk — Birkerhead sh. 10/6 p. to. ca. 750 to.

Gdańsk — Birkenhead sh. 10/9 p. to. ca. 750 to.

Gdańsk — Norwich sh. 13/6 p. to. ca. 325 to.

Pozatem kwotują na rynku dalsze ładunki do załadunku w lipcu, dla których trudno jest znaleźć odpowiedni tonaż.

Holandja:

Wyekspedjowano statkami motorowo-żaglowemi z Gdańska do Leeuwarden szereg partyj zboża po hfl. 4.50, oraz kilka statków motorowych do Groningen i innych portów prowincjonalnych z ładunkiem D.B.B po hfl. 12,50 za std. Pozatem podaż ładunków była niewielka tak, że statki linjowe odprawione do Amsterdamu i Rotterdamu wystarczały całkowicie.

Belgja:

Ostatnie większe partje zboża były w maju oraz w początkach czerwca po dawnych stawkach frachtowych. Dość znaczna podaż tonażu do portów belgijskich, działała hamująco na wzrost poziomu stawek frachtowych. Należy nadmienić, że w Gdyni ładował gdański statek 600 std. D. B. B. do Gandawy po sh 26/—, oraz niemiecki statek, 550 std. D. B. B. do Langerbruegge po sh 30/— za std.

Francja:

Obrót z Francją jak poprzednio był nieznaczny. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 400 to. cukru z Gdyni do Nantes po stawce sh 11/6.

Niemcy:

Ładowano ostatnie partje żyta do Hamburga, Emden, Bremy i Brake na poczet sprzedanych 10.000 to. z ładunkiem w maju i czerwcu. Stawki frachtowe dotychczasowe.

Danja:

Zafrachtowano ponownie cały szereg żaglowców i mniejszych parowców dla przewozu ładunków żyta, jęczmienia, owsa i makuchów z załadunkiem w Gdańsku, po niezmienionych stawkach. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu 1.300 to. materjału do budowy okrętów z Gdańska do Odense po sh 7/9 za 1000 kg.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● AMBASADOR W. BRYTANJI W GDYNI.

W Gdyni bawił ambasador Wielkiej Brytanji p. Kennard. W towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego, który udzielał wyjaśnień, oraz tutejszego konsula p. Jeffrey'a, ambasador zwiedzał port oraz urządzenia. Wizyta miała charakter prywatny.

● POSEŁ BELGJI W GDYNI.

Przybył do Gdyni z Warszawy minister pełnomocny i poseł nadzwyczajny Królestwa Belgji p. Davignon, który po złożeniu wizyt Kom. Rządu i dyr. Urzędu Morsk. zwiedzał port i urządzenia przeładunkowe, wyrażając duże uznanie dla dokonanego wysiłku przy stworzeniu portu Gdyńskiego, który przodује swą techniką.

● DR. SCHACHT W GDYNI.

Bawiący w Gdańsku prezes Banku Rzeszy dr. Schacht odwiedził Gdynię w towarzystwie prezesa B-ku Gdańskiego dr. Schäfera i Radcy Komisarjatu Generalnego R. P. w Gdańsku p. Weyersa. Goście zwiedzili szczegółowo port, w trakcie czego wyjaśnień udzielał dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski. Prezes Schacht wyrażał się z wielkiem uznaniem o szybkiej i planowej rozbudowie portu i jego urządzeniach.

● WYCIECZKA MIĘDZYNARODOWEGO KONGRESU KOMUNIKACYJNEGO.

Gdynię zwiedziła wycieczka Międzynarodowego Kongresu Komunikacyjnego.

Goście po zwiedzeniu portu, jego urządzeń, łuszczarni ryżu, olejarni i chłodni portowej rozdzielili się na dwie grupy, z których jedna na statku Gdańsk, druga zaś specjalnym pociągiem motorowym udali się na zwiedzenie półwyspu Helskiego. poczem odjechali do Warszawy.

● DYREKTORZY PORTÓW Z BREMY I LONDYNU W GDYNI.

Zwiedził port Gdyński dyrektor portu Bremeńskiego dr. Franz Eggers z towarzyszącym mu w podróży dr. Berghaus'em oraz dyrektor portu Londyńskiego p. B. G. Dampier, który wykazał duże zainteresowanie drzewnym portem firmy „Paged".

● WYCIECZKA SZWEDZKICH DZIENNIKARZY.

24. V. zwiedziła Gdynię wycieczka dziennikarzy szwedzkich złożona z 22 współpracowników dziennika „Svenska Dagbladet". Goście szwedzcy, których z polecenia M. S. Z. przyjmował miejscowy „Orbis", złożyli wizytę Komisarzowi Rządu mgr. F. Sokołowi, poczem udali się autobusami na zwiedzenie portu i miasta. W godzinach popołudniowych uczestnicy wycieczki spożyli obiad, gdzie imieniem prasy powitał ich vice-prezes Syndykatu Dziennikarzy Pomorskich red. Dobrostański, poczem dyrektor wydawnictwa Svenska Dagbladet p. Wallen odpowiedział w serdecznych słowach, dziękując za gościnne przyjęcie wycieczki. W miłym nastroju spędzili dziennikarze szwedzcy resztę dnia, na zwiedzaniu Gdyni a wieczorem odjechali do Warszawy.

● DZIENNIKARZ ANGIELSKI ZWIEDZIŁ GDYNIĘ.

Do Gdyni przybył przedstawiciel szeregu pism londyńskich Philippe Paneth, który zwiedził port i odbył szereg rozmów z osobami, reprezentującemi koła gospodarcze w Gdyni.

P. Paneth, znany publicysta, przybędzie do Gdyni jeszcze raz w końcu bież. miesiąca w celu dokładniejszego zaznajomienia się z miejscowemi stosunkami i zebrania odpowiednich materjałów do prac gospodarczych, które obecnie pisze.

● KONSUL FRANCUSKI.

Nowomianowany konsul francuski w Gdyni p. Xavier Gauthier objął urzędowanie.

● ATTACHÉ MORSKI FRANCJI.

Attaché morski Republiki Francuskiej Komandor Arzur odwiedził Gdynię. Po złożeniu wizyt oficjalnych komandor Arzur w towarzystwie przedstawiciela Urzędu Morskiego zwiedzał port oraz urządzenia przeładunkowe.

● DOM MARYNARZA SZWEDZKIEGO.

Nadszedł ze Szwecji fundusz zebrany drogą dobrowolnych składek na dom Marynarza Szwedzkiego i kaplicy w Gdyni przy ul. Jana z Kolna, wkrótce zostanie rozpoczęta budowa tegoż domu i kaplicy. Projekt wykonał inż. arch. Płoski z Warszawy.

● USPRAWNIENIE PRACY PORTU.

Sfery gospodarcze Gdyni złożyły panu Ministrowi P. i H. memorjał dotyczący konieczności usprawnienia pewnych odcinków pracy portu Gdyńskiego. W wyniku tego odbyły się już dwie konferencje z udziałem przedstawicieli Ministerstwa Skarbu oraz Ministerstwa P. i H. które doprowadziły do wyjaśnienia szeregu zagadnień, przyczem ustalono, aby przez Związek Banków w Polsce łącznie z przedstawicielami portu gdyńskiego został opracowany projekt nowelizacji dotychczasowego ustawodawstwa odnośnie opłat stemplowych. Obszernie zostało omówione również zagadnienie organizacji celnictwa w Gdyni.

● OBNIŻKA STAWEK FRACHTU MORSKIEGO W BEZPOŚREDNIEJ KOMUNIKACJI GDYNIA — PORTY POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Firma Bergenske Baltic Transports Ltd., w Gdyni reprezentująca armatorów Wilh. Wilhelmsen — Oslo i Rederiaktiebolaget Transatlantic — Göteborg utrzymuje regularną komunikację z Gdyni do portów południowo-afrykańskich i ekspedjuje w odstępach 1-miesięcznych statki bezpośrednie z Gdyni do Cape Town, Port Elisabeth, Durban, Lourenco Marques i t. p.

Stawki frachtu morskiego dla powyższej linji zostały obniżone ostatnio o 5/— za tonę frachtową.

Eksporterzy posiadający zainteresowanie dla załadunków do wyżej wymienionych portów winni zgłaszać się do firmy Bergenske Baltic Transports Ltd., — Gdynia. Plac Kaszubski 1.

● ROZSZERZENIE OBSZARU GDYNI.

Rozporządzeniem Rady Ministrów przyłączono do Gdyni Gminy Orłowo-Morskie i Cisowa oraz część gruntów obszaru Ołełuże i Gromady Zagórze, jak również leśnictwa Chylonja i Witomino.

● RUCH STATKÓW W PORCIE.

W maju ruch statków w porcie Gdyńskim stanowił 747 jednostek o łącznej pojemności 710.172 t. z czego przypada na wejście do portu 360 o poj. 337.139 t. i na wyjście 387 o poj. 373.033 t. Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką przy ilości 102 statków o pojemności 102.656 t.

● RUCH PASAŻERSKI W GDYNI W MAJU.

Ruch pasażerski w porcie gdyńskim wynosił w maju 2.436 osób (przyjechało 1.118, wyjechało 1.318). W porównaniu z kwietniem ruch pasażerski zwiększył się w ub. miesiącu o 728 osób.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W MAJU.

Obrót towarowy portu gdyńskiego w maju b. r. wyniósł 576.089,2 t. (obrót zamorski— 560.687,3, przybrzeżny—15.401,9). Na eksport przypada 477.084,5, zaś na import 83,602,8. W porównaniu z mies. kwietniem b. r. ogólny obrót towarowy zmniejszył się o 57,466,8 t. a w stosunku do maja r. ub. o 56,089, 2 t.



● „ELEMKA".

Żaglowiec motorowy L. M. i K. „Elemka" w pierwszej swej podróży do portów Egiptu w dniu 16.VI znajdował się w porcie Cadiz. „Elemka" odbywa podróż pomyślnie, wszystko w porządku, załoga przesyła pozdrowienia.

● NOWE JACHTY L. M. i K.

W obecności władz miejscowych, Prezesa Zarządu Głównego L. M. i K. Generała Orlicz-Dreszera, oraz licznego grona członków Ligi i sportowców dokonano chrztu i podniesienia bandery 2-ch nowych yachtów morskich L. M. i K. Gryf I i Gryf II. Jachty zostały wykonane w Gdyńskiej Stoczni Jachtowej.

● PIĘKNY JACHT.

Przybył z Anglji do Gdyni własnym yachtem motorowym „Braemar" członek Royal Thames Yacht Club mr. Georg Patton z swym przyjacielem. Przybyli byli gośćmi Polskiego Yacht Klubu. Rzadko piękny i luksusowy yacht posiada 40 m. długości, 8 m. szerokości, 7 stóp zanurzenia, motor 450 H. P. i 10 osób załogi. Goście bawili w Gdyni przez 3 dni

● POŁOWY RYB MORSKICH W MAJU.

Połowy morskie wyniosły w maju b. r. 177,8 tys. kg. ryb, t. j. o 43 tys. kg. więcej, niż w tym samym miesiącu r. ub. Wartość złowionych ryb w ub. miesiącu jest o 30 tys. zł. mniejsza, niż wartość połowów w tym samym miesiącu w r. ub., co jest spowodowane zmniejszonym połowem ryb wysokocennych. Z poszczególnych gatunków ryb złowiono m. in. łososi 8 tys. kg., płastug i storni 52,3 tys. kg., szprotów 46,2 tys. kg., wątłuszy 32,1 tys. kg., płoci 14,2 tys. kg. Z ogólnej ilości połowów przypada na poszczególne miejscowości wybrzeża: na Hel 62,6 tys. kg., na Gdynię 46,7 tys. kg., na Jastarnię—Wielką Wieś Hallerowo 44,9 tys. kg., na Puck—Obłuże 14,9 tys. kg. i na Chłapowo—Karwię 8,8 tys. kg. Na rynku miejscowym sprzedano 126,4 tys. kg., do wędzarń 34,2 tys. kg. i do Gdańska 17,3 tys. kg.

● POŁOWY MORSKIE POLSKI W CIĄGU 5 MIESIĘCY.

Połowy morskie Polski za pierwsze 5 miesięcy b. r. wyniosły 7.906,1 tys. kg. ryb. Ze złowionej ilości przypada na poszczególne miejscowości wybrzeża: Hel 3.418,1 tys. kg., Gdynia 2.663,1 tys. kg., Jastarnia—Wielka Wieś—Hallerowo 1.327,8 tys. kg., Puck 202,6 tys., Chłapowo—Karwia 295,1 tys. kg.

● OBROTY PORTU RYBACKIEGO.

Obroty portu rybackiego w maju dały zaledwie 135.000 kg., z czego przypada na import 88.000 kg. i na połowy własne 47.000 kg. W połowach własnych — przybrzeżne połowy dały 22.000 kg., a na pełnym Bałtyku 25.000 kg.

Poza tem przeszło jeszcze przez port handlowy 116.000 kg. ryb i przetworów rybnych.

Wgłąb kraju wyszło z portu rybackiego 25 wagonów z rybami i do Gdańska 6 wagonów śledzi solonych celem umieszczenia w tamtejszej chłodni wobec braku miejsca w Gdyni.

● POLSKA FLOTYLLA RYBACKA NA POŁOWACH.

W dniu 18 czerwca port rybacki opuściło 8 lugrów, które udały się na połów śledzi na Morzu Północnem. Jest to druga partja statków rybackich, które w tym roku wyruszyły na połów śledzi. Pierwsza partja udała się znacnie wcześniej w ubiegłym miesiącu. W bieżącym sezonie na połowy śledzi wyruszyło ogółem 15 lugrów. Ponieważ sezon połowu śledzi kończy się w grudniu, powrotu flotylli rybackiej należy się spodziewać dopiero z początkiem 1936 r. Solenie śledzi oraz ich magazynowanie odbędzie się w jednym z portów holenderskich.

● SKŁAD TRANZYTOWY DLA RYBAKÓW W HOLANDJI.

Polskie towarzystwo połowu śledzi „Mewa" otworzyło w porcie Scheveningen własny skład tranzytowy, który ma dostarczać polskim rybakom, udającym się na połowy śledzi, materjałów polskich. Dotychczas rybacy, udający się z Polski na dalsze połowy śledzi, zmuszeni byli zaopatrywać się w artykuły pochodzenia obcego. Na składzie znajdują się: ropa, smary, węgiel oraz żywność.

● BUDOWA KUTRÓW.

W ubiegłym roku Morski Instytut Rybacki wybudował 7 własnych kutrów na morskie połowy rybne. Obecnie Instytut buduje 3 kutry i gromadzi materjał na dalsze 7 kutrów. Zakończenie prac przewidziane jest na koniec marca 1936 r.

● ZAMKNIĘCIE WĘDZARŃ HELSKICH.

Wędzarnie na półwyspie Helskim zmuszone były przerwać prace na skutek silnej konkurencji Gdańska, który po spadku guldena dostarcza ryby po cenach niższych.

● GDYNIA PORTEM BAZOWYM.

Linja Gdynia—Daleki Wschód (Far East Line) której generalnym agentem na Polskę i północno-wschodnią Europę jest Polska Agencja Morska w Gdyni, zawiadamia, że konferencja Wschodnio—Azjatycka (Continental Far East Conference) postanowiła uznać Gdynię z dniem 1 lipca 1935 r. jako port zasadniczy (base port).

● USPRAWNIENIE PRZEWOZU MIĘDZY CZECHOSŁOWACJĄ, A POLSKIEMI PORTAMI.

W dn. 21 do 23 czerwca odbyła się w Gdyni w Urzędzie Morskim dwudniowa konferencja polsko-czechosłowacka, mająca na celu usprawnienie przewozu między Czechosłowacją a portami polskiego obszaru celnego.

W przerwach między obradami uczestnicy konferencji zwiedzali port i jego urządzenia.

Konferencji przewodniczył dr. Zawojski z Ministerstwa Komunikacji.

● POŁĄCZENIE GDYNI I GDAŃSKA Z PORTAMI LEWANTU.

Towarzystwo Okrętowe „Żegluga Polska" w Gdyni doszło do porozumienia z „Svenska Orient Linien" w Göteborgu co do utrzymywania na podstawie wspólnego rozkładu jazdy regularnego połączenia pomiędzy Gdynią i Gdańskiem a portami Lewantu.

Dzięki temu porozumieniu porty polskie uzyskają nową szybką i bezpośrednią komunikację okrętową z portami Lewantu.

● NOWE DYPLOMY W ŻEGLUDZE.

Pod przewodnictwem Dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego odbyło się posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej, która po rozpatrzeniu podań przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Pacełujew Jerzy i Zagrodzki Wacław — dyplom kapitana żeglugi wielkiej, Borhard Karol, Kosko Stanisław, Lewkowicz Bohdan, Łukawiecki Edward, Szczypiorski Kazimierz Zelwerowicz Stanisław—dyplom kapitana żeglugi małej, Gładysz Bronisław, Jasicki Tadeusz, Neuman Władysław—dyplom porucznika żeglugi wielkiej, Bielski Marjan, Hawryłkiewicz Marjan, Jurkiewicz Kazimierz, Łuba Stefan, Masłocha Lucjan, Nierojewski Jerzy, Obtułowicz Jędrzej, Siekierzyński Stefan, Szołkowski Bolesław, Umiński Marjan, Zawada Czesław — dyplom porucznika żeglugi małej, Dmochowski Stanisław — szypra I-ej klasy, Grabowski Stanisław — szypra 2-giej klasy, Kowalewski Sawomir, Smitkowski Zbigniew — dyplom mechanika 1-ej klasy, Góral Józef, Skrzypek Kazimierz, Zwaliński Wiktor—dyplom mechanika 2-giej klasy, Brazgalski Bolesław, Groński Władysław, Piotrowski Henryk, Sybula Marjan, Szlosow Roman, Wyględacz Brunon — dyplom mechanika 3-ciej klasy, Ławrynowicz Romuald, Miller Bronisław, Mocek Alfred, Pałka Jan, Potulski Franciszek, Rose Karol, Zbikowski Edmund — dyplom maszynisty 2-giej klasy.

● USTĄPIENIE DYR. H. KRUPSKIEGO.

Po przeszło dziesięcioletnim okresie ustąpił dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni mgr. pr. Henryk Krupski, obowiązki którego objął zastępczo vice-dyr. mgr. Józef Kawczyński.

● Z IZBY PRZEM.-HANDLOWEJ.

Pod przewodnictwem Prezesa St. Tora w dniu 24. V. odbyło się Plenarne Zebranie Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, na którem odczytano orędzie Pana Prezydenta i uczczono pamięć ś. p. Marszałka Józefa Piłsudskiego przez dwuminutową ciszę.

Na wstępie obrad Prezes Tor wygłosił dłuższe przemówienie nakreślające zadania, jakie Izba ma do wykonania w najbliższej przyszłości.

W ciągu Zebrania dokonano wyboru Komisji Rewizyjnej w osobach pp. Radców: Wł. Grabowskiego, J. Hildta i M. Laureckiego. Ustalony został również skład 7 innych Komisji Izbowych. Do Komisji Morskiej weszło 20 Radców, Komunikacyjno-Turystycznej 22 Radców i podatkowej 16. Po mianowaniu korespondentów Izby na bieżącą kadencję uchwalono statut Sądu Polubownego i wybrano sędziów polubownych.

Następnie Vice-Dyrektor Izby p. J. Kawczyński wygłosił referat na temat skutków dewaluacji guldena gdańskiego na kształtowanie się stosunków handlowych pomiędzy Pomorzem i Gdańskiem, z szczególnem uwzględnieniem sytuacji Gdyni wobec dewaluacji guldena.

● O ZNIŻKĘ KOSZTÓW UTRZYMANIA.

Prezydjum Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni odbyło posiedzenie w sprawie obniżki kosztów utrzymania w Gdyni. W czasie obrad stwierdzono, że ceny w Gdyni są wyższe, niż w Gdańsku. Postanowiono prowadzić intensywną akcję w kierunku dostosowania kosztów utrzymania w Gdyni do niższego poziomu.

Prezydjum Izby delegowało na przedstawiciela Izby w Radzie Portu prezesa St. Tora. Do stałej komisji opinjodawczej przy Ministerstwie Przemysłu i Handlu w sprawach ekonomicznych z zakresu polityki morskiej wybrano również prezesa Tora; jako zastępcę Izba powołała wicedyrektora Izby Kawczyńskiego.

● WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA.

Prace przygotowawcze do Wystawy Przemysłowo-Rzemieślniczej w Gdyni, otwarcie której nastąpi 29 b. m., dobiegają końca. Całość wygląda okazale. Wszystkie stoiska i pawilony zajęte. Poszczególne cechy uwzględniły wystawienie eksponatów eksportowych. Jak się dowiadujemy, 19 b. m. na „Kościuszko" odpłynęła z Ameryki do Polski wycieczka przeszło 500 osób wśród których znaczna ilość tamtejszego kupiectwa polskiego dla zwiedzenia wystawy i nawiązania kontaktu z kupiectwem Macierzy.

● LUDNOŚĆ GDYNI.

Na dz. 1-go czerwca liczba stałych mieszkańców Gdyni wynosiła 53.192 osoby i czasowych łącznie z cudzoziemcami 6.348. Przyrost ludności Gdyni w pierwszych pięciu miesiącach r. b. wyniósł 6.233 osób.

● POŻYCZKA INWESTYCYJNA.

Zestawione wyniki subskrybcji 3% Pożyczki Inwestycyjnej w Gdyni wykazały, że największy udział w niej wzięli urzędnicy państwowi, samorządowi, wojsko oraz pracownicy umysłowi wolnych zawodów subskrybując 1.691.800 zł.

Resztę kwoty w wysokości 1.098.700 zł. wpłacili: handel 222.100, przemysł 235.100, rzemiosło 23.200, wolne zawody 73.100, pracownicy fizyczni 68.600, przedsiębiorstwa żeglugowe łącznie z pracownikami i robotnikami 263.300, różni (w tem właściciele nieruchomości 213.300 złotych.

● NOWY WIADUKT.

Dzielnica robotnicza portowa Gdyni-Grabówek, została połączona portem przez wzniesienie nad torami kolejowemi wiaduktemu łączącego ul. Morską z terenem portu.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. MAJ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w maju r. b. wyniósł 576.089,2 ton wobec 633.556,— ton w kwietniu r. b. oraz wobec 632.178,4 w maju 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazał spadek obrotów ogólnych w porównaniu z ubiegłym miesiącem kwietniem. Spadek obrotów ogólnych wynosi 9,1% w stosunku do ubiegłego miesiąca kwietnia oraz 8,9% w stosunku do maja ub. r.

Ruch statków w maju r. b. w porównaniu z ubiegłym miesiącem kwietniem wykazuje nieznaczny spadek ilości i pojemności statków na wejściu. Przyszło 360 (w kwietniu 385) o pojemności 337.139 nrt (w kwietniu 365.984 nrt). Nieznacznie natomiast wzrosła ilość oraz pojemność statków na wyjściu . Wyszło 387 (w kwietniu 381) o pojemności 373.033 nrt (w kwietniu 359.473 nrt). Zniżce uległa również praca statków na wejściu. Przyszło bowiem statków z ładunkiem 160 (w kwietniu 167). Wzrosła natomiast praca statków na wyjściu. Wyszło statków z ładunkiem 305 (w kwietniu 295). Średni tonaż statku zawijającego do Gdyni wykazuje również spadek z 936,5 nrt wobec 950,6 nrt w kwietniu. Pewnej zwyżce uległ średni postój statków wykazując 54,6 godzin wobec 53 godzin w kwietniu.

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Danja, Anglja, Norwegja, Niemcy, Stany Zjednoczone Am. P., Finlandja, Grecja, Włochy i t. d. wykazuje pewne przegrupowanie na dalszych miejscach i to Anglji z trzeciego miejsca na czwarte, Danji z siódmego na trzecie, Niemiec z czwartego na szóste, Stanów Zjednoczonych A. P.—z ósmego na siódme. Finlandji z dziewiątego na ósme , Grecji z dziesiątego na dziewiąte. Włoch z szóstego na dziesiąte i t. d. Ogółem reprezentowanych było 16 państw wobec 18 w kwietniu w r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 560.687,3 ton wobec 594.570,6 ton w kwietniu r. b. oraz 619.600,3 ton w maju 1934 r.

Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów zamorskich złożył się przywóz zamorski 83.602,8 ton oraz wywóz zamorski 477.084,5 ton.

Spadek obrotów zamorskich w maju w porównaniu z kwietniem r. b. i majem 1934 r. wywołany został spadkiem eksportu węgla eksportowego, drzewa, słodu i owoców świeżych oraz spadkiem importu złomu, rud różnych i wypałków pirytowych, fosforytów, pirytów i bawełny. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym wyniósł 83.602,8 ton w kwietniu 100.397,9 oraz 93.119,8 w maju 1934. Spadek przywozu zamorskiego wynosi 16,7% w stosunku do kwietnia r. b. oraz 10,2% w stosunku do maja 1934 r. Spadek przywozu zamorskiego wywołały pozycje towarowe ryż, 9.425 ton (9.970 t), kawa, kakao, herbata 852 t (1.147 t), śledzie 125 ton (501 t), fosforyty 3.174 ton (4.310 t), żużle Thomasa 1.216 ton (1.400 t), skóry 2.761 ton (3.035 t), rudy różne i wypałki pirytowe 5.986 t (13.393 t), złom 26.955 ton (33.190 t), miedź 927 ton (1.053 ton) piryty — (2.001 t), papier i wyroby z niego 1.540 ton (2.619 ton), bawełna i odpadki 6.792 t. (8.156 t),. Do pozycji towarowych importu które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: owoce świeże i suszone 3.734 ton (2.726 t), nasiona oleiste różne 5.085 ton (4.459 t), garbniki 771 ton (187 t), środki transportowe 842 ton (760 t), wełna i odpadki 2.913 ton (2.405 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu maju r. b. wyniósł 477.084,5 ton wobec 494.172,7 ton w kwietniu r. b. oraz 526.480,5 ton w maju 1934 r. Spadek wywozu zamorskiego wywołany został przedewszystkiem pozycjami towarowemi: węgla eksportowego 384.250 ton (388.458 t), koksu 11.300 ton (18.432 t), drzewa tartego 9.423 ton (12.722 t), słodu 1.044 ton (3.009 t), cementu 499 ton (1.634 t) soli potasowej 165 ton (1.032 t), bali i slupów 474 ton (2.957 t), papieru i obcinków papierowych 450 ton (811 ton), szyn kolejowych 2.142 tony (2.251 t) rur żeliwnych i żelaznych 140 ton (628 ton).

Do poważniejszych pozycyj towarowych, które wzrosły na wywozie zamorskim należą: żyto 8.564 ton (7.050 t), mąka ryżowa i pastewna 1.241 ton (552 t), bekony 1.944 tony (1.555 t), jaja 2.874 tony (1.436 t), masło 292 t. (0,2 t), sól 240 ton (33 t), cukier 6.141 ton (5.391 t), makuchy 1.808 ton (1.613 t), soda 807 ton (519 t), dykty i forniery 1.425 ton (1.075 t), celuloza 979 ton (588 t), metale i wyroby z nich 12.560 ton (11.737 ton), cynk i blacha cynkowa 2.438 ton (1.472 ton). Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w miesiącu sprawozdawczym nieznaczny wzrost, w przeciwieństwie do obrotu z wnętrzem kraju drogą wodną, który wykazuje bardzo poważny spadek.

W obrocie przybrzeżnym łącznie z W. M. Gdańskiem przywieziono 546,8 ton oraz wywieziono 2.752,4 ton.

Poważniejsze pozycje na przywozie: ryby z połowów własnych 50 ton, drzewo 470 t, wyroby żelazne i metalowe 26 t; na wywozie: ryż wyłuszczony 2.230 ton. W obrocie z wnętrzem kraju drogą wodną przywieziono: 5.988,4 oraz wywieziono 6.114,3 t. Poważniejsze pozycje na przywozie cukier 4.676, mąka 241 t, soda 61: t; ny wywozie: ryż wyłuszczony 2.000 ton, owoce świeże i suszone 591 ton, tłuszcze roślinne 382 t, tłuszcze zwierzęce surowe 439 t, skóry i wyroby skórzane 625 ton, wełna 727 ton.

Uzasadnieniem bardzo poważnego wzrostu ruchu pasażerów jest sezon morskich wycieczek letnich. Przyjechało 1.118 osób (728 osób), wyjechało natomiast 1.318 osób (980 osób). Najwięcej przyjechało z Danji 588 osób (6 osób), ze Stanów Zjednoczonych A. P. 433 osób (140 osób). Najwięcej wyjechało do Danji 570 osób (—), do Francji 342 osób (99 osób), do Stanów Zjednoczonych A. Pół. 318 osób (279 osób).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
Cały przywóz	**83 602·8**	**100 397·9**	**478 424·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**19 691·4**	**19 280·7**	**117 000·1**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	5 084·8	4 459·1	25 064·2
30. Ryż surowy *(rice)*	9 424·8	9 969·8	32 448·8
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	3 733·8	2 726·3	48 082·9
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	13·1	19·—	349·4
76. Kawa *(coffee)*	138·2	203·7	1 681·3
78. Herbata *(tea)*	74·9	56·6	452·3
80. Kakao *(cocoa)*	638·8	886·9	3 823·4
81-82. Korzenie *(spices)*	41·1	68·4	637·3
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**258·9**	**640·3**	**11 886·2**
116-117. Śledzie	125·4	501·4	11 129·4
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**6 444·5**	**15 951·8**	**35 462·1**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	5 986·4	13 393·3	24 605·7
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	2 000·8	8 275·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**957·1**	**1 171·5**	**5 202·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	299·1	297·5	1 318·—
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	534·—	791·9	3 379·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**462·3**	**851·—**	**3 691·8**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	204.1	204·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	308·4	297·8	2 494·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**9 400·—**	**7 042·6**	**53 294·2**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	770·5	186·7	4 397·7
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	3 174·—	4 310·—	25 522·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	1 216·—	1 400·—	15 751·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	3 048·—	115·—	3 163·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs,leather goods)*	**2 807·—**	**3 123.9**	**14 266·1**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 761·—	3 034·6	14 032·1

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**11 507·8**	**12 917·9**	**52 320·6**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 913·—	2 404·7	11 579·3
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	6 792·3	8 155·7	31 343·6
624. Juta *(jute)*	1 016·3	1 109·7	5 262·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**415·4**	**389·1**	**1 541·7**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**25·4**	**104·—**	**292.4**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 539·5**	**2 618·9**	**10 610·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	947·6	2 159·1	6 708·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	544·2	318·9	2 347·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**56·4**	**24·5**	**315·5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**28 655·4**	**35 100·5**	**167 448·4**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	26 954·7	33 189·8	160 277·1
977. Miedź *(copper)*	927·2	1 052·5	3 641·3
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**484·1**	**370·6**	**1 530·3**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**841·9**	**759·9**	**3 287·3**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**17·2**	**26·3**	**96·2**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**38·5**	**24·4**	**178·7**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
Cały wywóz	**477 084·5**	**494 172·7**	**2 461 589·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**11 392·7**	**12 665·3**	**45 101·4**
2. Żyto *(rye)*	8 563·6	7 050·—	23 793·1
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	2·8	—	60·1
27/1-2. Mąka	30·—	125·—	364·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	1 241·4	551·8	6 908·9
35. Słód *(malt)*	1 044·3	3 009·—	8 699·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 543·3**	**3 459·1**	**16 553·9**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 943·7	1 554·5	8 698·6
125. Jaja *(eggs)*	2 873·6	1 436·1	5 300·6
127. Masło *(butter)*	292·6	0·2	598·7
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**422 195.1**	**435 729·8**	**2 198 205·1**
154. Cement *(cement)*	499·2	1 634·2	3 422·2
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	240·—	32·8	314·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	384 250·4	388 457·8	1 999 109·9
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	24 884·8	26 502·7	125 237·4
182. Koks *(coke)*	11 300·—	18 432·—	67 677·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	10·4	2·2	54·4
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**518·9**	**181·2**	**845·—**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**8 356·1**	**7 418·3**	**50 369·7**
259-260. Cukier *(sugar)*	6 140·5	5 391·1	38 764·9
287. Makuchy *(oil cake)*	1 808·3	1 613·1	8 537·—
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	50·5	—	1 285·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**1 726·8**	**2 187·1**	**20 637·6**
299/18. Soda *(soda)*	807·3	518·5	3 267·4
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	—	9 256·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	165·—	1 031·6	3 296·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**129·9**	**112·7**	**495·3**

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**925·1**	**889.1**	**4 623·7**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	624·4	486·6	2 189·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**31·1**	**33·9**	**156·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**11 947·1**	**17 525·7**	**48 323·8**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	473·9	2 957·3	5 942·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	9 422·8	12 722·3	34 041·2
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	46·4	89·1	136·3
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 424·6	1 075·4	5 623·1
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 566·4**	**1 981·2**	**7 373·6**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	499·5	810·7	3 690·8
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	978·6	587·6	2 327·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**67·5**	**93·9**	**451·4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**12 560·1**	**11 736·8**	**67 678·9**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	3 762·—	2 864·5	20 824·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2 142·—	2 250·9	17 148·2
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	140·4	628·2	2 547·2
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	2 438·—	1 471·8	9 804·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**25·1**	**84·9**	**455·6**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**99·3**	**73·7**	**318·4**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

maj *(May)*	1935 —	560.687·3
kwiecień *(April)*	1935 —	594 570·6
maj *(May)*	1934 —	619.600·3
od początku roku *(January — May)*	1935 —	2.940.014·1
od początku roku „ „	1934 —	2.780.929·6

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
Przywóz *(imports)*	**546·8**	**614·5**	**4 848·2**
24/26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	—	2·5	2 5
59, 61-63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	1·2	1·2
76 — **Kawa** *(coffee)*	—	—	—
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97 — **Żywica** *(resin)*	—	—	—
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	50·—	548·—	4 029·—
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2 — **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	2·1
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	0.1	1·8	1 9
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470 — **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719 — **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751,753 — **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	470·—	—	563·—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	1·—	58 5
742—803 — **Papier** *(paper)*	—	19·—	19·—
807 — **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927 — **Szkło** *(glass)*	—	—	—
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966 — **Wyr. stal. i metal.** *(iron and steel goods)*	26·3	41·—	67·3
— **Różne** *(various)*	0.4	—	0.4
Wywóz *(exports)*	**2 752·4**	**2 016·7**	**6 181·5**
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	73·1	41·—	370·2
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	2 230·2	1 376·—	3 833·2
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	142·2
59, 61—63, 66— **Owoce suszone** *(dried fruit)*	18·1	12.—	43·6
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	13.—	5·—	18·—
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	1·—	2·3
76 — **Kawa** *(coffee)*	2·7	9·3	15·2
78 — **Herbata** *(tea)*	2 1	1·4	5·8
Kakao *(cocoa)*	46·6	157·—	281·3
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97 — **Żywica** *(resin)*	44·2	14·—	163·9
104/1,3 — **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	5·1	6.—	11·1
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	152.9
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	28·1	13·—	85·8
200/8 — **Wazeiina** *(vaseline)*	—	17·—	17·—
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	2·7	123·—	139.9
148—162 — **Kamienie** *(stones)*	—	1.4	6·4
156/1—2 — **Talk** *(talc)*	—	—	—
197, 200 — **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204 — **Wosk** *(wax)*	—	—	1·1
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	—	132·—	268·4
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	—	—	—
254—256 — **Ryby** *(fish)*	—	—	0.7
291 — **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	22·—	—	22·2
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	5·5	25·6	42.9
405—425 — **Farby** *(paints)*	17·7	—	22·9
404 — **Sadze** *(soot)*	—	—	6·2
481—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — **Skóry** *(skins)*	34·9	62·—	206·7
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	—	1·2
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	2·9	12·—	30·5
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	29·4
792—803, 809—819,826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	2.—	6·—	16·5
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	61·3	2·—	63·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(iron ware & steel ware)*	—	—	—
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	0·4	—	0·4
— **Różne** *(various)*	139.8	—	142 8
Przywóz i wywóz razem	**3 299·2**	**2 631·2**	**11 029·7**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January-May)*
Przywóz *(imports)*	**5 988·4**	**28 417.8**	**40 765 5**
1—4 — **Zboże** *(grain)*	3·6	—	3·6
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	—	41·—	41·—
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	10·1	—	10·1
31, 32 **Krochmale** *(starch)*	9·5	5·—	14·5

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
27/1—3 — **Mąka** (*flour*)	273·7	418·—	691·7
40—50 — **Warzywa** (*vegetables*)	1·3	20·—	21·3
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	—	2·—	2·—
59, 61—63, 66 **Owoce suszone** (*dried fruit*)	3·—	6·7	9·7
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	1·1	—	1·1
76 — **Kawa** (*coffee*)	0.3	0·9	1·2
77 — **Cykorja** (*succory*)	—	1·—	1·—
78 — **Herbata** (*tea*)	0.2	0·3	0·5
80 — **Kakao** (*cocoa*)	0·4	0·3	0·7
81, 82 — **Korzenie** (*spices*)	0.9	1·4	2·3
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	—	—	—
117 — **Śledzie** (*herrings*)	—	—	—
121/26 — **Ptactwo bite** (*poultry*)	—	—	—
125 — **Jaja** (*eggs*)	—	—	—
127—200 — **Oleje** (*oils*)	1·5	3·7	5·2
128/1—4 — **Ser** (*cheese*)	—	—	—
131 — **Pierze** (*feather*)	2·—	4·6	6·6
137/2a, b — **Jelita** (*casings*)	7·9	1.2	9·1
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	0·2	—	0·2
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	0·5	—	0·5
228 — **Makaron** (*macaroni*)	—	3·—	3·—
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	1·1	—	1·1
254, 256 **Ryby i konserwy rybne** (*fishes*)	—	1·9	1·9
259, 260 — **Cukier** (*sugar*)	4 576.4	26 803.—	37 738·7
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	65·1	40·—	105·1
280—282 — **Wina** (*wine*)	0.2	—	0.2
295—491 — **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	12·2	26·—	38·2
299/18 — **Soda** (*soda*)	612·—	608·—	1 220.—
411/2 — **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	24·4	14·—	38·4
466—470 — **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·2	0·3	0·5
492—513 — **Skóry** (*skins*)	2·6	1·2	3·8
534—559 — **Wyroby skórzane** (*Leather goods*)	2·1	0·7	2·8
757—778 — **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	8·8	21·—	29·8
563—622 — **Tkaniny** (*textile fabrics*)	39·2	14·—	53·2
589/1, 2 592 — **Wełna** (*wool*)	0·6	—	0·6
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646—648 — **Sznury** (*ropes*)	0·3	3·3	3·6
725—746 — **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	2·7	2·1	4·8
752 — **Podkłady kolejowe** (*sleepers*)	75·—	—	75·—
776 — **Meble** (*bentwood furniture*)	0·1	1·3	1·4

Poz. tar. cel.	Maj (*May*)	Kwiecień (*April*)	Od początku roku (*January-May*)
779—787 — **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826 — **Papier** (*paper*)	21·7	61·—	82·7
836—847 **Książki i broszury** (*books*)	1·5	2·3	3·8
862—887 — **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	8·6	9·5	18·1
896—927 — **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	7·6	13·—	20·6
930—965 — **Wyroby stal. i żel.** (*iron & steel goods*)	129·6	276·—	405·6
968 — **Cynk** (*zinc*)	58·5	—	58·5
— **Różne** (*various*)	21·7	10·1	31·8
Wywóz (*exports*)	**6 114·3**	**7 936·4**	**15 314·5**
7 — **Kukurydza** (*maize*)	8·3	5·—	13·3
23 — **Pestki drzew owocowych** (*fruit stones*)	1·—	0·7	1·7
24—26 — **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	4·3	133·—	173·1
17, 23, 25 — **Nasiona** (*seeds various*)	20·5	65·—	85·5
24/1—3 — **Mąka** (*flour*)	50·—	4·2	54·2
28 — **Kasza** (*grits*)	—	21·3	21·3
30 — **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	2 004·9	2500·-	4 521·7
31 — **Krochmal** (*starch*)	4·8	9·—	13·8
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	357·—	887·3	1 244·3
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** (*dried fruit*)	234·2	346·—	657·8
62—72 — **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	1·3	22·6	25·4
67, 68 — **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	1·4	18·—	19·4
76 — **Kawa** (*coffee*)	2·3	66·6	122·3
78 — **Herbata** (*tea*)	7.4	30·—	37·7
80 — **Kakao** (*cocoa*)	110·4	449·—	572·6
81—82 — **Korzenie** (*spices*)	2·8	41·—	43·8
95, 97 — **Żywica** (*resin*)	193·4	269·—	597·—
104 — **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	1·4	2·5	3·9
117 — **Śledzie** (*herrings*)	16·—	89·—	113·8
127—200 — **Oleje** (*oils*)	5·7	—	5·7
128/1—4 — **Sery** (*chese*)	—	—	—
129/1—5 — **Kazeina** (*caseine*)	—	—	—
137/2a, b — **Jelita** (*casings*)	46·—	5·1	103·3
143/1—3 — **Muszle** (*shells*)	—	—	—
148 — **Kamienie** (*stones*)	10·2	0·2	10·4
154 — **Cement** (*cement*)	0·4	—	0·4
170 — **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	12·2	17·5	29·7
200/8, a, b, c — **Wazelina** (*vaseline*)	19·4	2·5	21·9
203—204 — **Wosk** (*wax*)	1·—	6·3	7·3

Poz. tar. cel.		Maj *(May)*	Kwiecień *(April)*	Od początku roku *(January May)*
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . *(vegetable oils and fats)*	381·5	523·—	918·8
213/1—3	— Pokost . . . . *(varnish)*	6·3	1·1	7·4
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. . . . . . *(raw fats)*	438·6	703·—	1 488·9
216	— Tran . . . . . *(whale oil)*	—	—	—
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	7·5	21·—	28·5
259—260	— Cukier . . . . . *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278	— Nap. alkoh. . . *(alcohols)*	0·2	2·3	2·5
286, 287	— Otręby i makuchy . *(bran & oil cokes)*	6·—	28·—	34·—
295/6	— Siarka . . . . . *(sulphur)*	35·—	44·—	79·9
295—491 z wyj. osobno wym.	— Przetwory chemiczne . . . . . *(chemicals)*	118·9	83·—	201·9
299/18 405, 407, 409 412, 418, 420	— Soda . . . . . *(soda)*	—	—	—
423	— Farby . . . . . *(paints)*	31·2	9·8	41·—
424—427	— Garbniki . . . . *(tanning extracts)*	157·3	75·—	386·7
429, 450—454	— Artykuły kosmetyczne . . . . . *(cosmetics)*	1·1	5·4	6·5
466, 470	— Klej i żelatyna . . *(glue and gelatine)*	1·—	0·9	1·9
492, 513	— Skóry . . . . . *(skins)*	624·5	523·—	1 416·7
589/1, 2 592	— Wełna . . . . . *(wool)*	726·7	288·—	1 014·7
597, 605, 613 622	— Tkaniny . . . . *(textiles)*	1·2	14·—	15·2
606, 609	— Bawełna . . . . *(cotton)*	—	2.—	2·—
623	— Len i konopie . . *(flax and hemp)*	—	0·2	0·2
625—626	— Sisal *(sizal)* . . .	19.8	39·—	61·8
646—648	— Sznury *(ropes)* . .	5·2	18·—	23·2
720, 724	— Kauczuk . . . . *(rubber)*	150·6	71·—	312·3
725, 746	— Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	4·5	7·—	11·5
750	— Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	4·5	4·5
757, 778	— Wyroby z drzewa . *(wood goods)*	6·7	4·—	27·4
779	— Korek, wyroby z korka . . . . *(cork goods)*	—	—	8·8
792, 803, 809 826	— Papier . . . . . *(paper)*	21·5	3·—	24·5
794/1, 2 795	— Celuloza . . . . *(cellulose)*	—	2·—	2·—
807—808	— Fibra . . . . . *(fibre)*	2·9	11·—	13·9
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	13·7	3·5	17·2
927	— Żelastwo (złom) . . *(scrap iron)*	15·5	—	15·5
930—965	— Wyroby stal. i żelazne . . . . . *(hardware)*	11·7	39.—	50·7
966/1—4	— Cyna . . . . . *(tin)*	13·1	18·—	31·1
977	— Miedź . . . . . *(copper)*	177·5	349·—	536·7
1037, 1098	— Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	8·—	2·—	10·—
1099—1132	— Mat. elektrotechn. *(electric products)*	2·5	0·2	2·7
	— Różne . . . . . *(various)*	7·8	4·8	12·6
Przywóz i wywóz razem	*(total exports and imports)*	12 102.7	36 354·2	56 080·—

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

maj *(May)* . . . . 1935 — 576.089.2
kwiecień *(April)* . . . . . 1935 — 633.556.—
maj *(May)* . . . . 1934 — 632.178.4
od początku roku *(January-May)* 1935 — 3.007.123.8
od początku roku . . . . . 1934 — 2.822.010.7

III. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W MAJU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Łososie	5.550	140	1.940	130	270	—	—	8.030
Mielnice	—	—	—	170	320	—	—	490
Troć	—	—	—	—	360	—	—	360
Płastugi	10.980	7.680	17.550	6.900	6.300	2.910	—	52.320
Zimnica	5.800	—	150	400	—	2.270	—	8.620
Gładzica	—	—	250	550	—	450	—	1.250
Skarp	200	50	450	600	150	—	—	1.450
Śledzie morskie	980	100	—	—	—	—	—	1.080
„ rzeczne	—	—	200	—	—	—	—	200
Szproty	35.300	6.400	4.500	—	—	—	—	46 200
Węgorze	—	—	450	—	800	—	—	1.250
Wątłusze	3.720	2.380	5 600	—	1.200	19.190	—	32.090
Węgorzyce	—	3.850	—	—	550	—	—	4 400
Szczupaki	—	—	1.300	—	1.250	—	—	2.550
Okonie	100	—	730	—	280	—	—	1.110
Płotki	—	—	11.800	—	2.350	—	—	14.150
Certy	—	1.250	—	—	1.050	—	—	2.300
Razem maj 35. . .	**62.630**	**21.850**	**44.920**	**8.750**	**14.880**	**24.820**	—	**177.850**
miesiąc poprzedni . . .	364.610	361.380	142.420	15.900	48.530	136.690	—	1,069.530
od początku roku . .	3,418.070	2,663.140	1,327.830	29.560	202.620	264.910	—	7,906.130

IV. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce *(place occupied)*
	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	ogółem *(total)*	w tem z ład. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	45	24	48.172	57	51	54.484	102.656	2
Anglja *(Great Britain)*	20	4	33.741	20	16	37.895	71.636	4
Danja *(Denmark)*	63	30	41 869	64	50	44.698	86.567	3
Estonja *(Estonia)*	5	2	1.008	5	3	843	1.851	14
Finlandja *(Finland)*	9	5	15.870	10	6	16.967	32.837	8
Francja *(France)*	1	1	813	1	1	813	1.626	15
Grecja *(Greece)*	6	—	15.050	6	6	15.050	30.100	9
Holandja *(Holland)*	9	8	4.180	11	8	4.942	9.122	13
Łotwa *(Lettonia)*	4	1	3.323	7	6	8.783	12.106	11
Niemcy *(Germany)*	51	27	27.701	52	36	26.908	54.609	6
Norwegja *(Norway)*	22	14	23.534	27	17	32.032	55.566	5
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.820	3	3	7.081	11.901	12
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	6	4	18.705	6	2	18.705	37.410	7
Szwecja *(Sweden)*	108	36	84 785	110	93	86.566	171.351	1
Włochy *(Italy)*	6	2	12.300	7	7	17.045	29.345	10
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	1.268	1	—	221	1.489	16
Razem *(total)*	**360**	**160**	**337.139**	**387**	**305**	**373.033**	**710.172**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	385	167	365.984	381	295	359.473	725.457	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(April 1934)*	*405*	*183*	*350.224*	*416*	*336*	*356.968*	*707.192*	—
Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935)*	1.871	833	1.762.891	1.871	1.473	1 784.678	3.547.569	—
Od pocz. r. 1934 *(since beginning of 1934)*	1 848	839	1.632.408	1.844	1.435	1.637.432	3.269.840	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju: 936,5 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 53; c) średni postój statków: 54,6 godzin.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Maj *(May)*				Kwiecień *(April)*	Maj *(May)*				Kwiecień *(April)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	20	3	22	45	84	46	28	1	75	148
Hull	—	—	—	—	6	—	11	—	11	24
Londyn	20	3	22	45	78	46	17	1	64	124
Argentyna	—	—	3	3	—	1	—	—	1	—
Buenos Aires	—	—	3	3	—	1	—	—	1	—
Belgja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antwerpja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Danja	15	—	573	588	6	—	—	570	570	—
Kopenhaga	15	—	573	588	6	—	—	570	570	—
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Litwa	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—
Kłajpeda	—	—	—	—	—	—	5	—	5	—
Łotwa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Ryga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Finlandja	16	—	1	17	12	—	—	2	2	—
Helsinki	16	—	1	17	12	—	—	—	—	—
Kotka	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—
Francja	—	1	—	1	—	—	—	342	342	99
Le Havre	—	1	—	1	—	—	—	342	342	99
Hiszpanja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	442
Vigo	—	—	—	—	—	—	—	—	—	442
Holandja	3	2	8	13	465	—	—	—	—	—
Amsterdam	—	—	—	—	442	—	—	—	—	—
Rotterdam	3	2	8	13	23	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	9	9	2	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	9	9	2	—	—	—	—	—
Norwegja	—	5	2	7	—	—	—	—	—	1
Bergen	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Oslo	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—
Skien	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Stany Zjedn. Am. P.	—	—	433	433	140	—	—	318	318	278
New-York	—	—	433	433	140	—	—	318	318	278
Szwecja	1	—	1	2	19	1	—	—	1	7
Göteborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Malmö	—	—	1	1	—	1	—	—	1	—
Stockholm	1	—	—	1	18	—	—	—	—	4
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	-	—	—	—	—	—	—	2	2	4
Gdańsk	—	—	—	—	—	—	—	2	2	4
Razem	55	11	1052	1118	728	48	33	1237	1318	980
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	228	73	1926	2227	—	109	138	2871	3118	—

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 77351.